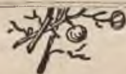
„KOŁO“

pismo fachowe,

poświęcone sportowi kołowemu.



ROCZNIK III.



Redaktor, wydawca i właściciel:

KAZIMIERZ HEMERLING.



LWÓW
Z DRUKARNI ZYGMUNTA GOLLOBA.
1898.

Spis rzeczy.



Artykuły treści beletrystycznej.

Sport, urządzenia i kwestye sportowe, kwestye kostyumowe, hygiena i t. p.

Podróże i wycieczki.

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Wystawy sportowe.

Kroniki warszawskie.

KORESPONDENCYE.

Wyścigi.

REKORDY.

Matche.

Mistrzowstwa.

Różne wiadomości.

Przestrogi, rady i praktyczne wskazówki.

Ruch towarzystw.

Składki na wielką lwowską nagrodę.

LITERATURA.

HUMORYSTYKA.

Luźne myśli.

Rubryki klubowe.

Inne sporty.

Skrzynka korespondencyjna.

Rok III. Dnia 15. stycznia 1897. Nr. 2.

„Koło,"

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 15. stycznia 1897. Nr. 2.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Lwów-Gdańsk.

Napisał Jarosław Pieniążek.

(Przedruk z Cyklisty).

(Dokończenie.)



W poniedziałek d. 10. sierpnia, zaraz rano udaliśmy się na zwiedzenie miasta i klasztoru. Miasto brudne, źle brukowane, cuchnące, przeważnie żydowskie, ładną natomiast jest aleja, ciągnąca się przez całą jego długość, aż do samego klasztoru. Cóż powiedzieć o klasztorze, co o cudownym obrazie Boga rodzicy? Poprostu nie czuję się na siłach, powiem tylko: wszystko co się tam widzi, czyni wielkie a niezrównane, jedyne w swoim rodzaju wrażenie.

Zobaczywszy, co było do widzenia, nie pomijając nawet panoramy „Ukrzyżowanie Chrystusa“, w południe wyjechaliśmy z Częstochowy koleją przez Granicę do Szczakowy, skąd już ja sam jeden na rowerze przez Trzebinię, Krzeszowice i Zabierzów późną nocą dojechałem do Krakowa.

Ta ostatnia przestrzeń nasuwa mi pewne refleksje, które dla uradowania, panów »przyjaciół ludu“ tu spiszę. Wiadomo, że lud, tam mieszkający, od dawna nie odrabiał pańszczyzny, że ten lud był najbardziej uobywatelony. Najeździłem się dość po całej tej części naszej ojczyzny, lecz podobnie złośliwego ludu nie widziałem dotąd. Co chwila spotykałem fury, które mnie wpychały do rowu i słyszałem przemowy tej treści:

— Psia krew, ciarach, pon — jedzie na kółecku, a człek musi harować w polu.

— A ustąpże się ciarachu z drogi, bo cię batem zdzielę.

Nic to jednak wobec następującego epizodu:

Widzę, że gdy się zbliżam do nich, kilku chłopaków zaczyna zbierać kamyki na drodze.

— A czy to na mnie zbierasz te kamyki, mój chłopcze? — zapytuję.

— Nie, panie — odpowiada mi słodko — my ino tak do celu rzucamy — a gdy, nie zatrzymując się, jechałem dalej, czuję grad kamieni, spadających obok i następujące dosłownie powtórzone słowa:

— Na ciebie złodzieju, na ciebie ciarachu — wszystkich was wyrżniemy niedługo!

W tych warunkach a do tego samemu, bo towarzysz pojechał koleją wprost do Krakowa — droga nie była zabawną, gdy się zciemniło zupełnie, co chwila musiałem zeskakiwać z maszyny, aby jej przez złośliwość przejeżdżający ludzie nie uszkodzili. Nakoniec dobiłem do Krakowa, skąd miałem zamiar pojechać na dokończenie urlopu do Zakopanego. Że jednak zasłociło się i zaniosło na dłuższą niepogodę, a drogi były rozmokłe, chcąc nie chcąc kupiłem bilet i koleją dojechałem do Lwowa.

Tak byłem wyczerpany wrażeniami i tak znużony bezsennością, że pogadawszy z konduktorem »na serjo«, zasnąłem już na piątym kilometrze za Krakowem i spałem snem umęczonego aż do jakiejś stacji, na której zbyt długi postój pociągu mnie zbudził. Przeciągam się, przecieram oczy i słyszę następującą rozmowę:

— Czy pan już znaszed swój „überzieher?“

— Co proszę?

— Czy pan znaszed swój „überzieher?"
— Tak proszę.
— A w jaki sposób pan go znaszed?
— Obiecałem tregerowi tryngield, a on tak długo szukał za nim, aż zdybał jakiegoś pana, który go przez pomyłkę zabrał.
— Chwała Bogu, ale już trzeci dzwonieni — do widzenia.
— Całuję ruci.
— Ach, co za szkoda, że ten pan Józef taki falczywy, ale za to bardzo alegancki.

Nie potrzebowałem patrzeć na napis stacji, byłem w Przemyślu, poczem wysłuchawszy rozmowy niemieckiej w Gródku, a żydowskiego żargonu w Zimnej wodzie, stanąłem szczęśliwie w »Lembergu«, gdzie odebrano odemnie »fahrkartę«.

Dla wiadomości kolarzy dodaję, że przez cały ten czas zrobiliśmy na kole 985, a koleją 808 kilometrów, a nocując tylko w pierwszorzędnych hotelach i jadając tylko w najlepszych restauracjach, po odliczeniu 20 rubli, które jako kaucję zostawiłem w Sandomierzu — wydałem po najdokładniejszym obrachunku 116 guldenów austrjackich; wspomnieć jednak dla ścisłości należy, że przez cały czas pobytu w Warszawie miałem darmo mieszkanie i jedzenie, co dla kogoś wybierającego się na podobną wyprawę nie powinno być bez znaczenia.

Na zakończenie dodam, że do tego stopnia nie byłem tą drogą zmęczony, iż nazajutrz po przyjeździe pojechałem na rowerze do Żurawna, a tam zanocowawszy powróciłem do Lwowa, czyli, że w dwóch dniach mogłem wygodnie upalić 166 kilometrów, poczem zabrałem się do napisania tego, co wyżej, a co braciom cyklistom dla zachęty do podobnych wypraw poświęcam.

Wychudłem »jako skwarek, a ciało moje zeschło jako siano«, lecz nigdy nie byłem tak zdrów, jak obecnie, i gdy Bóg dożyć pozwoli, a dyrekcja da urlop i pieniędzy na drogę — za rok wybiorę się dla odmiany nad Czarne morze.

Panie Kazimierzu, wypróbowany towarzyszu trzytygodniowej wyprawy — liczę na Ciebie!



Notatki z wycieczki.

Spisane przez

LUDWIKA HIRSCHA.

(Ciąg dalszy.)



Dnia 6. we czwartek wyjechałem o dziewiątej rano przy ładnej pogodzie do Sanoka Droga do Bolechowa równa i dobra, okolica piękna przed Bolechowem w Hoszowie wznosi się nad Świcą skalista góra lasem pokryta, na której szczycie stoi klasztor OO. Bazylianów. Za Bolechowem również piękna okolica, spracowany jednak przyjechałem do Stryja, gdyż droga górzysta. W Stryju zjadłszy obiad na dworcu, udałem się koleją do Chyrowa, a stamtąd bez żadnych przygód kołem do Sanoka. Tu znów niespodziane moje przybycie do kuzynów wywołuje wielką radość, która okoliczność sowicie mi płaci za to, iż przyjechałem zmoczony deszczem i zbłocony jak nieboskie stworzenie. Sanok jakkolwiek żydowski jak wszystkie prawie nasze miasta galicyjskie, dobre robi wrażenie. Zbudowany na skalistem wzniesieniu, które dominuje nad doliną Sanu podmywającego podnóże miasta. Z rynku a właściwie z przytykającej do tegoż plantacyi miejskiej, nawiasem powiedziawszy mocno zaniedbanej, piękny widok na dolinę przeciętą wstęgą Sanu, otoczoną górami. Widać stąd naszą wystawową hallę maszyn, w której się mieści część warstatów pięknie rozwijającej się fabryki wozów kolejowych Lipińskiego i Spółki. Słota, która przez cały sierpień prawie stale mi towarzyszyła, zaczyna mi tu dokuczać. Zmuszony jestem do Grybowa, gdzie na jakiś czas stałą kwaterę założyć miałem, jechać koleją. Grybów mieścina mała, ale ożywiona ruchem kolejowym — 15 pociągów przebiega się dziennie, w sezonie letnim — leży w okolicy prześlicznej, słusznie przez któregoś z austryackich arcyksiążąt ogrodem galicyjskim nazwanej. Dla cyklisty byłoby tu prawdziwe eldorado, gdyby nie liczne i uciążliwie wzniesienia. Tu pozostawszy do końca sierpnia zwiedziłem całą okolicę, ratując się od czasu do czasu drogą żelazną, gdy kołową deszcz uniemożebniał, a gdzie dróg nie było, dostawałem się „per pedes apostolorum". Do Gorlic, a zwłaszcza do Sącza wycieczki najczęściej robiłem, odległość mniej więcej ta sama, wzniesienia znaczne.

Z Grybowa do Ropy około 5 kilometrów dobrze pod górę potem do Szymbarku na dół, stamtąd w kierunku Gorlic znów kilka mniejszych lub większych gór. W Szymbarku kąpiel doskonała w rzece Ropie, u stóp starego zamczyska, które na poły w ruinach stoi. Okolica nadzwyczaj romantyczna. Ze szczytu góry Chełm, położonej koło wsi Ropy, wspaniały widok na całą Dolinę Białej i Ropy. Grybów i Gorlice widać jak na dłoni, musiałem się jednak wdrapać na jodłę dominującą nad innemi, gdyż cała góra okryta lasem.

(Ciąg dalszy nastąpi).



Hej na koło!

Kołem, kołem świat się toczy,
Ten świat piękny i uroczy,
Pełen jasnych barw i woni
W one czasy lubej wiosny,
Gdy skowronek w górze dzwoni
Modlitewny hymn radosny!
Kołem krążą ptaków stada
Nad zielonych pól obszarem,
Echo śpiewom odpowiada —
Świat napełnia się tym czarem,
Co przemawia wprost do ducha.
Człowiek ciągle patrzy, słucha
I podziwia cuda boże
A nadziwić się nie może!
O! w dnie takie siądź na koło
I światami druhu miły
Pędź, przez łany, co wesoło
W ruń zieloną się okryły —
Pędź, oddychaj zdrową wonią,
Wiatr ci bladość z czoła zetrze,
Oschną oczy gdy łzy ronią
A upoi Cię powietrze,
Śpiewy ptasząt i ich gwary
I te wszystkie wiosny czary,
Które ujrzysz w chyżym pędzie,
Gdy za miasto zmierzy droga...
Zdawać Ci się wtedy będzie,
Żeś przybliżył się do Boga.

H. Zaleski



Lwów - Zakopane - Poznań.

Notatki z wycieczki,

skreślił Dr. Jan Rzepecki.

Na życzenie objawione przez Szanowną Redakcyę „Koła“ kreślę poniżej opis wycieczki, jaką w tym roku odbyłem.

Pierwszy mój urlop jaki miałem od czasu wstąpienia w szeregi cyklistów postanowiłem poświęcić całkowicie temu sportowi i łącząc przyjemne z pożytecznem poznać nieznane mi dotąd zachodnie Podkarpacie, a nadto odwiedzić rodzinę zamieszkałą w Poznaniu i przy tej sposobności użyć jazdy na znanych doskonałych gościńcach pruskich.

Sporządziwszy szczegółowy program wycieczki i obliczywszy się z czasem, a znając już bliższe gościńce ze Lwowa na zachód, wiodące, postanowiłem wsiąść na rower w Rzeszowie. Wysławszy tedy garderobę wprost do Poznania i zabrawszy do torby najkonieczniejsze tylko rekwizyta wyjechałem d. 26. lipca na noc koleją do Rzeszowa, gdzie nazajutrz o świecie dosiadłem mej wypróbowanej już maszyny „Adler“ nr. 30, nabytej w tym roku u Domiczka.

Droga ma prowadziła na Czudec, Strzyżów, Frysztak, Krosno; z początku mierna, stawała się coraz lepszą w miarę zbliżania się do Krosna, skąd już po znakomitym gościńcu dojechałem około 3-ciej godziny do miasta Rymanowa, gdzie mnie gościnnie przyjął u siebie jeden z tamtejszych druhów po bicyklu p. Haładewicz. Odpocząwszy nieco podążyłem do zdroju Rymanowskiego poświęcając resztę dnia i wieczór na pobieżne zwiedzenie uroczej tej miejscowości w towarzystwie miłej Wielkopolanki i uroczej Podolanki.

Nazajutrz ruszyłem dalej na zachód, zwiedziłem Iwonicz i Krosno, poczem przez Jasło, Biecz dostałem się do Gorlic, gdzie zanocowałem. Trzeciego dnia na Grybów udałem się do Nowego Sącza, a orzeźwiwszy się kąpielą w Dunajcu, przyczem w obec braku krytych łazienek i nieznajomości lokalnych stosunków spłoszyłem grono kąpiących się dziewic i matron izraelskich, puściłem się przez Stary Sącz, w uroczą dolinę Popradu aż do Piwnicznej, gdzie się kończy gościniec dla dążącego do Żegiestowa. Południowym pociągiem przybyłem na stacyę Żegiestów i wysiadłszy z wagonu udałem się wprost do łazienek użyć kąpieli w Popradzie, gdzie miło mi było spotkać się z naszym Drem Dawidowskim walczącym zwycięzko z bystrym prądem rzeki.

Znane są ogólnie kąpiele żegiestowskie z błogich skutków dla organizmu; dodam więc tylko, że dla mnie, nieprzywykłego do kąpieli w tak bystrych wodach i w łożysku zawalonem kamieniami i olbrzymimi głazami, owe półgodziny spędzone w Popradzie były jednym ciągiem borykania się z prądem rzeki, który z impetem pchał mnie na sterczące z wody głazy.

Zmęczony ale pokrzepiony kąpielą ruszyłem w górę do zakładu żegiestowskiego, a zwiedziwszy tenże pobieżnie, puściłem się po obiedzie karkołomną trochę ale możliwą drogą do Muszyny, a stąd dobrym gościńcem do Krynicy. Miałem jeszcze dość czasu na to, aby zwiedzić tegoż dnia tamtejsze zdroje, przechadzki i okazałe budynki, przypominające niemieckie bady i inne europejskie zdrojowiska. Wieczór spędziłem w miłem towarzystwie starosty borszczowskiego p. Karola Mühlnera, jednego z tych nielicznych dotąd reprezentantów władzy w kraju, którzy specyalnemi rozporządzeniami raczyli wziąć w opiekę nasz sport

Według programu czekało mnie teraz ciężkie zadanie dotarcia przez Węgry do Szczawnicy. Ruszyłem tedy nazajutrz o świcie do Muszyny, aby zdążyć na pierwszy pociąg idący do Orłowa. Brak towarzysza podróży, który dawał mi się odczuwać podczas drogi wynagrodziły mi całe zastępy krasnych dziewoji, które z okolicznych wsi dążyły do Krynicy niosąc gościom tamtejszym owoce, nabiał itp. pożądane na wiejskiej wilegiaturze artykuły spożywcze.

W Muszynie na stacyi doznałem niespodzianki, gdy mi kazano za transport roweru na przestrzeni dwóch mil zapłacić o 15 ct. więcej, aniżeli wynosiła należytość za bilet 3-ciej klasy. Stanęły mi na myśli: polityka taryfowa naszych sąsiadów i różne wyjątkowe opłaty graniczne, tamujące wszelki wywóz nasz do Węgier, wreszcie sprawa Morskiego oka. Zapóźno jednak było dąsać się na „braci“ Węgrów, nadto nęciło mnie poznać gościńce węgierskie. *(C. d. n.)*



KORESPONDENCYE.

Paryż, 6. stycznia 1897.

W sobotę 2-go bm. zakończono wielki bieg 3-dniowy, Bardzo słusznie zrobiono, że rozdzielono ten bieg dystansowy na 3 dni. W pierwszym zrobiono 50, w drugim 80, a w trzecim 100 km. Zwycięzcą został ogłoszony Armstrong, anglik, który wybornie prowadzony przez swe czworaki miał czas najkrótszy, 5 godz. 6' 57", drugim był Bauge (5 g. 7' 24"), a trzecim Bouhours (5 g. 7' 19"). Huret, znany wyścigowiec na dalekie odległości, przybył piąty, jak mi się wydaje głównie z powodu braku należytych entrainerów. Za każdym razem Vel. d'Hiver ledwie mógł pomieścić tłumy widzów. Huret zaraz po wyścigu wyzwał Anglika na macz 100 km., który ma się rozstrzygnąć w dwóch tygodniach.

Jak kolarstwo przeszło w krew i obyczaj Francuzów, widać i w teatrze. »Théatre des Nouveautés« wystawił »Les erreurs du mariage«. W pierwszym akcie panie wchodzą na scenę w kostyumach kolarskich, w szerokich szarawarach. — W »Comédie Francaise« w »Evasion« dają nawet lekcje jazdy na scenie. W Paryżu też już wszyscy doszli do przekonania, że ładna kobieta ślicznie wygląda na kole, brzydka i niezgrabna nikomu się podobać nie będzie. Ale ładnemu we wszystkiem ładnie.

Hala na Polach Elizejskich opustoszała; zamknięto »Salon du Cycle«. Rozwój kolarstwa postępuje naprzód krokiem olbrzymim, jak się okazało. Mimo powstania niezliczonych fabryk, ledwo że można było nastarczyć zamówieniom z prowincji i zagranicy.

Zapowiadają na wiosnę otwarcie fabryki, mającej wyrabiać specjalnie koła robotnicze w cenie 150 franków za sztukę. Wkrótce nie znajdzie we Francji człowieka, któryby nie miał koła.

Ostatnie rozporządzenie pozwala automobilom jeździć po wszystkich alejach lasku bulońskiego. Dotychczas tylko główne były dla nich otwarte. Widać też teraz codziennie, gdy służy pogoda, drużyny »palaczy« uwijających się na swych wózkach po alejach lasku. *J. F.*



Stanley Show.

(Ciąg dalszy).

Aluminowych kół w tym reku nie ma, mimo, że są one bardzo zachwalane, jest jednak wystawioną znaczna ilość aluminiowych przyborów do kół, jak pudła (gear case), pompki, latarki, wachlarze i t. p. — Natomiast robi senzację nowa kompozycja metalu »kronand«, który ma być trwalszym i silniejszym od stali, daje się doskonale wyciskać, ciągnąć, lutować i t. d. Na zewnątrz ma najzupełniejszy wygląd srebra i nawskróś jest biały, tak że przy użyciu tego metalu zbędnem jest srebrzenie lub niklowanie białych części. Fabryka ta wystawiła kompletne koła i części składowe z tego metalu i jeżeli on posiada własności, jakie mu wynalazcy przypisują, to miałby w budowie kół zapewnioną przyszłość.

Z wyrobów francuskich stoją na pierwszym planie »Acateny«, t. j. maszyny, przy których łańcuch zastąpiony jest konicznemi kołami zębatemi i łączącą je sztabą. Koła te nie są już nowością i w sezonie ubiegłym wygrał na takiem kole Rivierze wyścig o złoty puhar (Bol d'or). Okazała jest też wystawa słynnej francuskiej fabryki »Gladiator«, której wyrobów używają pierwsze francuskie wyścigowe matadory.

Ameryka jest w tym roku bardzo silnie reprezentowaną, urządzone przez nich namioty odznaczają się przepychem i elegancją, a cenniki ich, cyrkularze, broszurki, a nawet codzienna gazetka rozchodzą się w tysiącach egzemplarzy. W dziale amerykańskim zwrócić musi na siebie przedewszystkiem uwagę »Baby« Bliss, olbrzym ważący 502 funtów (228 kg.) liczący lat 22, wysokości 6 stóp $5^1/_2$ cali, o objętości w piersiach 58 a w pasie 72 cali, a jeżdżący na 24-funtowem (11 kg.) kole »America«. Prawie wszystkie koła tej firmy mają pneumatyki Morgan & Wright, które też w ogóle często widzimy u kół amerykańskich. Opodal tej firmy widzimy koła i części kół drewniane, wyrobu firmy kanadyjskiej Peterkin. Są tam dzwona, kierownice, wachlarze, pudła, a wreszcie i całe maszyny drewniane. Prócz tych bardzo się pięknie prezentują wystawy firm »Fowler« z Chicago, Stearns and Company z Syrakuz, z których jedna i druga wystawiła też po jednym »sextuplecie«, dalej »Dayton Cycle Co.«, »Wolff Amerycan Cycle Co.«, która wystawiła pomysłowy tricykl »Sociable«.

Jako nowości figurują: przyrząd Goodmana, składający się z dwu nóżek, które za pociśnięciem stosownej dźwigni się rozskakują i nie dają maszynie przewrócić, jakoteż przyrząd z dwu małych kółek, które za pociśnięciem sprężyny można opuścić na ziemię i jedzie się wówczas na czterech kołach. — Podobne przyrządy używane już były w Niemczech.

Humbery nie przyniosły nic nowego, prócz nowej podpórki pod siodło, urządzonej w ten sposób, że część poziomą można umocować z przodu lub z tyłu. Do godniejszych uwagi maszyn tej firmy należy tandem z grzbietem do odejmowania, tak że może być użyty przez dwie damy.

»New Beeston Co.« wystawiła w dziale rowerowym dwa bardzo zgrabne motorowe tricykle;

Firma Elswick ulepszone pudła i podpórki pod siodła i rączki ze skalą, tak, że jeździec znalazłszy sobie raz odpowiednie ustawienie siodełka i kierownicy może zawsze za pomocą skali łatwo je odnaleźć. Namioty firm amerykańskich Warwick, Syracuse, Eclipse, Western, Waltham, Overmann, Pope nie przyniosły nic nowego prócz barwnych emaliowań i drobiazgów mało lub nic nie znaczących.

(Ciąg dalszy nastąpi).



KRONIKA.

— Łagodna tegoroczna zima pozwala że i u nas niektórzy koledzy robią wycieczki do Zimnej wody, Janowa, Mikołajowa i t. p. Widzimy też często oddziały wojskowe składające się z kilku żołnierzy, zwyczajnie z oficerem na czele, które robią wycieczki w okolice Lwowa, wyprobowując, o ile koło u nas w zimie da się zastosować. Rezultaty prób są zupełnie zadawalające. Drogi są obecnie znakomite do jazdy kołowej — a guma po śliskiej nawet z powodu utartego śniegu drodze, daleko się mniej teraz ślizga, aniżeli po błocie. Przejażdżki zaś takie gumie nietylko nie szkodzą, ale nawet wpływają korzystnie na jej dobre utrzymanie.

— Bal cyklistów. Dnia 5 b. m. odbyło się liczne i ożywione zgromadzenie komitetu balowego. Komisye pracują skrzętnie nad poruczonemi im czynnościami, o czem nas przekonały ich szczegółowe sprawozdania. Pięknie wykonane zaproszenia zostały już rozesłane. Protektorka hr. Stanisławowa Badeniowa składa osobny komitet pań. Komitet zamierza wręczyć protektorce wspaniały karnet, wykonany w jednej z lwowskich pracowni jubilerskich. Komisya dekoracyjna przedłożyła już także projekt udekorowania, szczegółów jednak nie wolno nam zdradzać. Podobno i p. Roll przygotowuje jakąś niespodziankę muzyczną.

— Ostatni nr. „Śmigusa“ poświęca sportowi naszemu dwie całestronnice. W wieńcu udatnych rysunków „Brunona“ mieści się piękny wiersz „Kazeta“ opiewający zwycięskie stanowisko koła w świecie. Mieliśmy wielką ochotę powtórzyć wiersz ten w „Kole“, ale... czy jest ktoś między naszymi czytelnikami, ktoby „Śmigusa“ nie przeczytał?

— Drogi dla cyklistów. Na podanie Wiedeńskiego K. C odpowiedział tamtejszy Magistrat, iż polecił oddziałowi budowniczemu, by przy projektowaniu nowych dróg została zwróconą uwaga na urządzenie dróg dla cyklistów.

— Żandarmerya francuska domaga się o zaopatrzenie ją w koła, by mogła z mniejszym trudem i w krótszym czasie przebywać swoje ciężkie podróże i jest wszelka nadzieja, że życzenia jej zostaną uwzględnione.

— Pierwsze Wyścigi o naramiennik wiedeńskiego toru zimowego, do którego przywiązana jest dzienna renta 20 koron, rozegrały się w dniach 25., 26., i 27. grudnia. Zdobył go Bruno Buchner z Gracu, 2. N. Lanfranchi z Florencyi, 3. M Laufer z Wiednia za nim Heidl z Wiednia.

— Wiedeń. Zimowy tor w rotundzie w Praterze zapełnia się we wszystkie niedziele i święta — jeźdźcami i publicznością. Trybuny są każdą razą do ostatniego miejsca wyprzedane. Dnia 3. bm miał się odbyć match o naramiennik, z powodu jednak upadku Lanfranchiego został odłożony na 6. bm. Ciekawym i pięknym był wyścig 25-kilom., do którego stanęło 10 współzawodników, a w którym pierwszy przybył Holender Smits w $35:46^2/_5$, 2. Larwin, 3. Heidenreich. Za nimi Wokurka, Hösina, Walzer. Dnia 6. bm. rozegrał się match o naramiennik na korzyść Büchnera. W wyścigu głównym przybyli: 1. Ruggerose, 2. Lanfranchi, 3. Smits.

— Obieżyświat Henryk Horstman projektuje wycieczkę po Ameryce Punkt wyjazdu Nowy York. Zaczepić ma wycieczka o Albany, Syrakuzy, Rochester, Buffalo (obok wodospad Niagary), dalej przez Pennsylwanię do Pitsburga, przez Ohio do Cleveland, następnie do Columbus, przez Springfield i Dayton do Cincinnati i przez Indianopolis do celu podróży Chicago. Z powrotem koleją. Podróż ma trwać 55 do 60 dni. Koszt około 1200 marek.

— Akademia kolarska w Bernie. Na wzór odbytej niedawno we Wiedniu „Akademii“ odbyła się podobna z takiem samem powodzeniem dnia 26. z. m. w Bernie. Jazdy sztuczne, reje, kadryle, wykonane były przez jeźdźców berneńskich i wiedeńskich z największą precyzyą.

— Nowy rodzaj wyścigów odbędzie się w paryskim zimowym velodromie między Bardenem a Fischerem. Wyścig nie będzie ograniczonym do pewnej przestrzeni lub pewnego czasu, a ukończy się, skoro jeden z spółzawodników, oddzielonych od siebie połową okrążenia, prześcignie drugiego. Walka taka może być bardzo zajmującą.

— Peszteńska ochotnicza straż pożarna zorganizowała oddział kolarski, odbywający pilnie swe ćwiczenia pod wodzą swych dwu komendantów. Koła ich są tak urządzone, iż mogą być na nich umieszczone wszelkie potrzeby jak: siekierka, hełm, przybory ratunkowe, litr wody, koniak, gwizdawka sygnałowa i pochodnia.

W Gracu istnieje taki oddział przy straży ochotniczej już oddawna, a obecnie zaprowadzono tam i u miejskiej Straży oddział kolarski.

— W Nowym Yorku w międzynarodowych wyścigach bierze pod pseudonimem Joe Rice udział Józef Baszkis litwin, zamieszkały obecnie w Pennsylwanii.

Otrzymał on już drugą nagrodę w sześciodniowym wyścigu (1882 mil ang. w 72 godzinach), w którym pierwszą uzyskał Teddy Hale z Irlandyi.

— Drugie zebranie K. K. C. odbyło się dnia 13. bm. w restauracyi Turlińskiego i niemniej było ożywione od pierwszego.

Inne sporty.

— Międzynarodowe wyścigi łyżwiarskie rozpisał »Bruslarsky Zawodni Club« w Pradze na dzień 17 bm.

— Lwowskie Tow. łyżwiarskie. Ludno i gwarno na »Stawach panieńskich«, bo też przyznać trzeba, że zarząd obecny nie szczędzi kosztów i trudów, by członkom i publiczności żadnych nie brakło wygód, a przytem stara się program zabaw urozmaicać.

I tak, niedawno odbyły się popisy pary znakomitych łyżwiarzy pp. Alexandre.

Dnia 6. bm. odbyły się wyścigi młodzieży, a w skład ich wchodziły:

I. Bieg młodzieży w wieku 14—18 lat, na przestrzeni 1000 m. 1. W. Wolański, 2. Romuald Machnicki, 3. Bolesław Zajączkowski

II. Bieg panienek w wieku 10—14 lat, na przestrzeni 100 m. 1. Zofia Długoszowska, 2. Lusia Schusterówna, 3. Wanda Balkówna.

III. Bieg młodzieży w wieku 10 14 lat na przestrzeni 150 m. - 1. Immerdauer, 2. Sołtyński, 3. Hawryszkiewicz.

Na dzień 17. bm. zapowiedziane jest Corso kostyumowe.

Na 24. bm. rozpisany jest krajowy konkurs w jeździe sztucznej. — Nagrody: 1 medal złoty wartości 60 koron, 1 srebrny i 1 bronzowy. Wkładka dla zgłaszających się do dnia 15. stycznia 2 korony, później 5 koron. Początek konkursu o godz. 10 rano.

Regulamin konkursu.

§ 1. Do konkursu są dopuszczeni tylko członkowie towarzystw krajowych, uprawiających sport łyżwiarski, którzy ukończyli 18 rok życia i są amatorami.

§. 2. Każda figura musi być dwa razy z rzędu bez przerwy zrobiona. Nieudane ćwiczenie wolno do trzech razy powtarzać. Upadnięcie nie jest przeszkodą do zwycięstwa.

§ 3. Ćwiczenia obowiązkowe i polecone wolno wykonywać tylko z miejsca, tj. po zwykłem odbiciu się drugą nogą.

§ 4. Każdy z współzawodników wykonuje zapowiedzianą głośno przez sędziego figurę, jeden po drugim w porządku, w jakim nazwiska wywoływane będą, przyczem czeka się najwyżej 2 minuty, po upływie których będzie ocenione, że niestawiający się danego ćwiczenia zrobić nie potrafił.

§ 5. Kto z wyszczególnionych 12 ćwiczeń obowiązkowych przynajmniej ośmiu nie zrobi, traci prawo do jakiejkolwiek nagrody.

§ 6. Każdemu z biorących udział w konkursie dozwolonem jest po ukończeniu ćwiczeń obowiązkowych i poleconych popisywać się ćwiczeniami nieobjętemi programem przez 5 minut.

§ 7. Ćwiczenia obowiązkowe i polecone oblicza się jak następuje: 3 = bardzo dobrze wykonane; 2 = dobrze wykonane; 1 = wykonane; 0 = niewykonane. Cyfry te pomnożone przez liczbę wartościową ćwiczenia dają ilość punktów dla każdego ćwiczenia.

§ 8. Pięć minut trwające ćwiczenia popisowe ocenia się: za pewne i dokładne wykonanie 5 względnie 3 lub tylko 1 punkt; tak samo za stopień trudności 5 lub 3 lub tylko 1 punkt i wreszcie za różnorodność wykonanych w tych 5-ciu minutach ćwiczeń również 5 lub 3 lub 1 punkt. Te trzy rodzaje punktów dodają się do siebie i suma pomnożona przez 8 daje wartość ćwiczenia popisowego. Np. za ćwiczenie popisowe wykonane nadzwyczaj pięknie (=5), średnio trudne (=3), gdyby konkurujący przez 5 minut prawie tosamo ciągle powtarzał (=1), otrzymałby 5+3+1=9 pomnożone przez 8 równa się 72 punktów.

§ 9. Punkta które każdy konkurujący otrzymał u każdego sędziego, dodaje się do siebie i otrzymaną sumę dzieli się przez ilość sędziów, wypadająca stąd cyfra rozstrzyga o wyniku konkursu.

§ 10. Gdyby dwóch współzawodników zdobyło równą ilość punktów, zwycięża ten, który ma większą ilość punktów z ćwiczeń obowiązkowych.

§. 11. Sędziów będzie trzech lub pięciu, oceniają oni każde ćwiczenie niezależnie od siebie i bez porozumienia się wzajemnego.

§ 12. Od wyroku sędziow oie ma odwołania.

Ćwiczenia obowiązkowe.

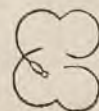
(na obu nogach).

Skrócenia: p = prawa noga, l = lewa noga, n = naprzód, t = w tył, z = zewnątrz, w = wewnątrz, O = obrót, P = pętlica.



Łuk w ósemkę.

1) p, n, z; l, n, z. 2) p, n, w; l, n, w. 3) p, t, z; l, t, z. 4) p t, w; l, t, w.



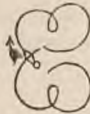
Trójka w ósemkę.

5) p, n, z, O, t, w; l, t, w, O, n, z.
6) l, n, z, O, t. w; p, t, w, O, n, z.



Trójka podwójna w ósemkę,

7) p, n, w, O, t, z, O, n, w; to samo l. 8) p, t, z, O, n, w, O, t, z; to samo l. 9) p, t, w, O. n, z, O, t, w; to samo l.



Pętlica w ósemkę.

10) p, n, z, P; l, n. z, P. 11) p, n, w, P; l, n, w, P. 12) p, t, z, P; l, t, z, P.

Liczba wartościowa: 1 i 2 = 1, 3 i 7 = 2, 4, 5, 6, 8 = 3, 9, 10, 11 = 4, 12 = 5.

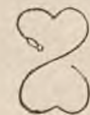
Ćwiczenia polecone

(na jednej nodze).



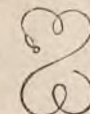
Osemka na jednej nodze

1) p, n, z, w; l, n, w, z. 2) l, n, z, w; p, n, w, z. 3) p, t, z, w; l, t, w, z. 4) l, t, z, w; p, t, w, z.



Trójka-linia-wężykowata-Trójka.

5) p, n, z, O, t, w, z, O, n, w; l, n, w. O. t. z, w, O, n, z. 6) l, n, z, O. t, w, z, O, n, w; p, n. w, O, t, z. w, O, n, z. 7) p, t, z, O, n, w, z, O, t, w; l, t, w, O, n, z, w, O, t, z. 8) l, t, z, O, n, w, z, O, t, w; p, t, w, O, n, z, w, O, t, z.



Pętlica-linia wężykowata-Pętlica.

9) p, n, z, P, z, w, P; l n, w, P, w, z, P. 10) l, n, z, P, z, w, P; p, n, w, P. w, z, P. 11) p, t, z, P, z, w, P; l, t, w, P, w, z, P. 12) l, t, z, P, z, w, P; p, t, w, P, w, z, P.

Liczba wartościowa: 1 i 2 = 4, 3 i 4 = 5, 5 do 8 = 6, 9 i 10 = 7, 11 i 12 = 8.



Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.
Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.
Sekretarz: Stanisław Janina Bielecki, ul. Basztowa 9.
Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

W niedzielę 17. bm. urządza K. K. C. wycieczkę na rowerach z łyżwami na ślizgawkę do Wieliczki, jeżli tylko droga pozwoli i mróz nie będzie silny.

Wyjazd o godź. 1. z południe w ujeżdżalni Sokoła pod Kapucynami. Osobne zawiadomienia rozsyłane nie będą.

St. Wierzbicki.



LITERATURA.

»Przegląd gimnastyczny« nowe pismo poświęcone sprawom ćwiczeń fizycznych, zaczęło wychodzić w Krakowie pod redakcyą dra Stanisława Rowińskiego Na treść nru 1. składają się następujące artykuły: O potrzebie należytego oczyszczania podłóg w salach gimnastycznych, przez Dra Bujwida. — O ćwiczeniach na stole, przez K. H, — Pochód ozdobny (z ilustracyami) przez Z. Wyrobka. Ćwiczenia wolne, przez K. Usiekniewicza. — Koń w szerz, przez J. Waszkiewicza. — Pytanie. — Sprawozdanie z piśmiennictwa gimnastycznego. — Niobe, wiersz Józefa Ptasia. — Szarada. — Kronika — Prócz tego w osobnym dodatku wychodzić będą dłuższe prace z dziedziny ćwiczeń fizycznych. W dodatku takim do 1. nru rozpoczęto druk rozprawki S. Rucińskiego i Z. Wyrobka p. t »Zapasy na tułów i ramiona«. Jak widzimy treść bogata i zajmująca.

Obok wychodzącego już rok 17. we Lwowie »Przewodnika gimnastycznego«, organu Związku polskich towarzystw gimnastycznych, otrzymuje piśmiennictwo gimnastyczne nowy organ, przedstawiający się bardzo korzystnie i wdzięcznie, który omawiając wszelkie działy fizycznych ćwiczeń, znaleźć się powinien w ręku każdego ich zwolennika. »Przegląd gimnastyczny« wychodzić będzie 1. każdego miesiąca, a całoroczna prenumeratu wynosi tylko 1 złr. 20 ct. — Nowemu naszemu koledze przesyłamy serdeczne Szczęść Boże!

SKRZYNKA KORESPONDENCYJNA.

Pan S. D. C. Dumkę otrzymaliśmy i wydrukujemy w jednym z najbliższych numerów.

— Członkowie niem. Związku (D.R.B) mogą płacić wkładki za pośrednictwem naszej Redakcyi.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

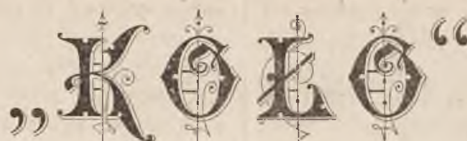
Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 15. lutego 1897. Nr. 4.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.

W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.

Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Notatki z wycieczki.

Spisane przez
LUDWIKA HIRSCHA.
(Ciąg dalszy.)



Około 4-tej wybrałem się wśród ulewnego deszczu do Czerwon. Klasztoru. Płaszcz gumowy, oddający mi przez całą podróż nieocenione usługi, okrywał mię wyśmienicie. Spotkałem tu pp. R. cyklistów z Krakowa, którzy z powodu deszczu i błota musieli swe koła o gładkich gumach zostawić w Krościenku, a sami pieszo wybrali się z przewodnikiem na szczyt Trzech koron, mając nadzieję, że w międzyczasie się wypogodzi. Powracali oni ze szczytu jak z wody wyciągnięci, nic wśród mgły nie widziawszy. Pożegnawszy się, udałem się do przystani flisaków, ażeby ugodzić łodzie. Tu się dowiedziałem, iż ażeby się na wezbranym Dunajcu do Szczawnicy dostać, trzeba związywać 3 łódki, co razem kosztować będzie 4 zł. 50 ct. Okoliczność ta spowodowała, iż się namyślałem czy płynąć Dunajcem, czy iść piechotą, czy też nocować w Smierdzionce. Zły brodzę po błocie nad brzegiem Dunajca.

Przybycia mych gości ze Szczawnicy już się nie spodziewałem. Siedzenie i nocleg w miejscu wydawał mi się za nudnym. Zabieram więc koło i jazda skalistym brzegiem do Szczawnicy. Nie ujechałem i 500 kroków, w tem z za skały wysuwa się para tak komicznie wglądających i pomimo parasoli do nitki zmokniętych moich turystów, iż zoczywszy ich nie mogłem powstrzymać wybuchu śmiechu serdecznego i tak staliśmy naprzeciw siebie długą chwilę śmiejąc się ze siebie nawzajem, zapomniawszy nawet o przywitaniu.

Mając już upragnione towarzystwo wyruszyłem z niem do zakładu kąpielowego, aby tam zjeść wieczerzę i wypocząć po przebytych trudach. Niestety nie udało się to ostatnie.

Około siódmej nadeszła cygańska muzyka ze Szczawnicy, która zapowiedziała przybycie licznego Towarzystwa. Po jakimś czasie nadjechało rzeczywiście kilka powozów i wózków ze Szczawnicy, które przez Czorsztyn gości przywiozły. Niebawem rozpoczęły się tańce, bieganie po korytarzach, śmiechy i hałasy, jednem słowem zabawa wesoła w całem tego słowa znaczeniu, która trwała do rana. O ile musiała być przyjemną dla bawiących się o tyle była przykrą dla nas, pragnących chwili snu, napróżno!

Rano po wyjechaniu wesołego towarzystwa, przebranego z powodu deszczu w sukmany góralskie, zaczęło się wyjaśniać i gdyśmy około 10-tej wsiedli na potrójną łódkę, resztki chmur wiatr ze skał omiatał, a nawet szczyt Trzech koron zupełnie się odsłonił. Podróż do Szczawnicy krótka, bo trwająca przy wezbranej rzece tylko godzinę, przecudna. Po przebyciu każdego zakrętu Dunajca świeży, zda się czem raz piękniejszy i romantyczniejszy widok. Nadzwyczajna rozmaitość kształtów, lasami pokrytych, to znów nagiemi i groźnemi skałami świecących uroczych Pienin.

Szczawnica ze swemi willami, parkami i okolicą, prześliczna — dyssonans jednak wielki tworzą tu znów zgraje pejsatych i brudnych starozakonnych.

Po obiedzie o trzeciej wyjechałem na Krościenko, Łącko, Stary i Nowy Sącz do Grybowa. Droga do Nowego Sącza prawie bez żadnych gór, gdyż prowadzi brzegiem Dunajca; okolica jak wszędzie w tych stronach prześliczna. Do Grybowa przybyłem zdrów, ale porządnie głodny. Na przybycie mych towarzyszy niedoli ze Śmierdzionki, którzy równocześnie ze mną ze Szcząwnicy powozem do Starego Sącza, dalej koleją wyjechali, czekałem 5 godzin, a przybyłem na miejsce mniej od nich zmęczony.

Deszcze przerwały moje wycieczki na dni parę, a zamierzone przezemnie zwiedzenie Tatr, których jak ze wstydem przyznać muszę dotąd nie znałem, jakkolwiek większą część Alp zwiedziłem, czyniły niemożebnem. Widząc jednak iż czas mego urlopu się kończy, skorzystałem z pierwszego błysku słońca, wyruszyłem zaopatrzony w serdak, kołem do St. Sącza stamtąd koleją do Chabówki, a stąd pomimo deszczu kołem przez Nowy Targ do Zakopanego. Tu przybyłem zbłocony i po kolana zupełnie mokry, jakgdybym w wodzie brodził. Nie mając wiele czasu do stracenia przebrałem się w hotelu pod Giewontem w zapasowe pończochy i wybiegłem na zwiedzenie Zakopanego, które w czasie od 4-tej do 8-mej na około obszedłem.

(Ciąg dalszy nastąpi)



Lwów - Zakopane - Poznań.

Notatki z wycieczki,

skreślił Dr. Jan Rzepecki.



Minąwszy nowy most i zbliżając się do łazienek na Dunajcu, powstrzymany zostałem wołaniem górali, że tędy jazda na rowerze wzbroniona, co potwierdzało ogłoszenie na tablicy tamtejszej zwierzchności gminnej. Gdy jednak zakaz ten miał na celu bezpieczeństwo komunikacji wozowej na wąskiej drodze, wiodącej po stromym brzegu Dunajca, ja zaś wybrałem się w porze, w której goście i wycieczkowcy jeszcze dary boże w Szczawnicy spożywali, tak, że o spotkaniu się z wózkami góralskimi mowy być nie mogło, przeto zamówiwszy sobie dwie łodzie, które miały na mnie czekać w górze Dunajca, siadłem ponownie na rower i puściłem się pomiędzy wspaniałe Pieniny, jadąc o ile możności tak wolno, aby nie stracić przepysznych widoków. Przy moście na potoku leśnickim, gdzie granica między Galicją a Węgrami, kończyła się możliwa droga kołowa, tak że w dalszym ciągu zmuszony byłem po kilkakroć zesiadać i w ten sposób dotarłem do tak zwanej »polanki« z węgierską czardą (karczmą). Byłem pierwszym gościem tego popołudnia, zaledwiem jednak zasiadł do stołu, zjawiło się kilku cyganów węgierskich i na powitanie zagrali mi „Jeszcze Polska nie zginęła“.

Zasięgnąwszy informacji co do jakości dalszej drogi, zostawiłem maszynę pod opieką właściciela czardy i pieszo zwiedziłem dalszych pięć kilometrów aż po Czerwony klasztor, stąd nie odpoczywając wcale, wróciłem tą samą ścieżką nad Dunajcem na polankę, gdzie zastałem już kilkudziesięciu gości, a między innymi ks. Adama Sapiehę w licznem towarzystwie, oraz górali, którzy mieli mnie czółnami odwieźć do Szczawnicy. Jakiś krakowianin, stary kawaler, z którym zawiązałem rozmowę, odradzał mi stanowczo puszczać się wodą, powołując się na doniesienia dzienników o wypadku zatonięcia kilku młodzieńców podczas takiej przejażdżki.

Jednakowoż projekt romantycznego powrotu wodą zanadto mnie nęcił; zresztą pływać umiem dobrze, to też ujrzawszy książąt Sapiehów, wsiadających do łodzi, położyłem rower na dwóch związanych obok siebie łodziach, i puściłem się do Szczawnicy. Przejażdżka ta na zawsze pozostanie mi w pamięci! Płynęliśmy bardzo szybko, mijając pieszych i wozy kłusem w tym samym kierunku jadące; powierzchnia wody miejscami gładka i spokojna, tworzyła od czasu do czasu małe wodospady, to w tych miejscach, gdzie większe głazy tamowały częściowo przepływ wody. Podziwiałem zręczność wiozących mnie górali, z jaką mijali te katarakty miniaturowe oraz ich pewność siebie na głębszych miejscach, gdzie tykami swemi nie dostawali wcale gruntu. Zmoczony nieco falami, które rozbijały się o boki łódek, przybiłem wreszcie do brzegu, a używszy jeszcze kąpieli wróciłem o zmroku do Szczawnicy.

Nazajutrz powtórzyłem tę samą wycieczkę pieszo i w porze rannej, raz dla tego, żeby ujrzeć Pieniny w odmiennem oświetleniu, a potem, aby lepiej módz ko-

rzystać z wspaniałych widoków, co na rowerze tylko w części było możebnem.

Siódmego dnia ruszyłem o świcie do Zakopanego; czekała mnie uciążliwa droga z Krościenka na wzgórza Czorsztyńskie, ta sama, którą trzy dni temu przebyłem w 20 minut. Obecnie na jej przebycie potrzebowałem blisko godzinę, ale mimo upału nie traciłem fantazji, wiedząc jak wspaniały mnie czeka zjazd z góry Czorsztyńskiej na długości trzech kilometrów. Była to jazda, jakiej nigdzie w okolicach Lwowa nie zaznałem.

Z Czorsztyna po równej już drodze przybyłem do Nowego Targu, a towarzyszył mi huk dział artylerji fortecznej, która pod miastem odbywała ćwiczenia w strzelaniu. Po zwiedzeniu stolicy Nowotarszczyzny, które nie wymagało wiele czasu i po zakupieniu w tamtejszej filii Spółki handlowej zakopańskiej cukierków dla Józia i Mamusi, ruszyłem dalej znakomitą drogą krajową, a minąwszy Szaflary i Biały Dunajec, stanąłem punktualnie według zapowiedzi w same południe w Poroninie, w gościnnym domu prof. Winkowskiego z Krakowa, który tam bawił z rodziną na świeżem powietrzu. Chętnie też przyjąłem zaproszenie ulokowania się w jego domu na czas pobytu w tych stronach, gdyż zyskiwałem od razu dach nad głową, o co w Zakopanem bardzo trudno, miłe towarzystwo, wspaniałą a bezpłatną kąpiel w Dunajcu, a nadto sposobność częstej jazdy z Poronina do Zakopanego, oddalonego o 8 km.

(Ciąg dalszy nastąpi).



Z oddziału kołowników pleszewskiego „Sokoła“.

(Sprawozdanie za r. 1896.)

Oddział nasz, założony w łonie Tow. gimn. Sokół z dniem 3. marca 1896 r. dość dobrze się rozwijał i w ogóle odpowiadał swojemu zadaniu. Członków liczyliśmy w sezonie jeżdżenia 10ciu. Na rok bieżący przechodzi tylko 6. gdyż 2 się wyprowadziło, a jeden członek wystąpił z Tow „Sokół“, a tem

samem przestał być naszym członkiem, 1go zaś członka wykluczono dla niepłacenia składek. Wycieczek w roku minionym mieliśmy 32, a między niemi ważniejsze do Raszkowa w maju na wystawę rolniczo-przemysłową, do Kalisza w czerwcu celem zapoznania się z najbliższymi druhami po kole tj. członkami kaliskiego Tow. cyklistów, gdzie nas bardzo serdecznie przyjęto, i w tydzień później do Koźmina na zjazd kółek śpiewackich, w sierpniu zaś do Ostrowa na majówkę „Sokoła“ ostrowskiego, urządzoną w Szczygliczce. W d. 16. sierpnia odbyliśmy wspólną wycieczkę z kołownikami poznańskimi do Urbanowa, na miejsca ćwiczeń ogólnego zjazdu Sokołów. Za serdeczne przyjęcie nas składam na tem miejscu druhom poznańskim szczere podziękowanie. Zanotować wypada nam przyjazd kołowników Sokoła poznańskiego w d. 19. września; wyjechaliśmy im naprzeciw do Witaszyc, następnego zaś dnia odbyliśmy z nimi wspólną wycieczkę do Kalisza na wyścigi, urządzone przez Towarzystwo kaliskich cyklistów. W wyścigach tych brali udział druhowie Oddziału kołowników poznańskich i pleszewskich, odbierając odpowiednie nagrody w medalach srebrnych i bronzowych. Za podwójne przyjęcie nas i kołowników poznańskich przez Kaliszan, należy im się serdeczne uznanie i podziękowanie. Dnia 6. października zwiedziliśmy wystawę rolniczo-przemysłową i wyrobów domowych w Rzeg.cinie, a ostatnia nasza wspólna wycieczka w dniu 25. października do Sobótki miała na celu zapoznanie się z cyklistami ostrowskimi, którzy również zjechali, ażeby utworzyć osobny nowy Oddział przy Sokole ostrowskim, który podobnego oddziału pomimo, że ma wielu kołowników w swem gronie, nie posiada jeszcze. Ze Sobótki przyjechali kołownicy ostrowscy z nami do Pleszewa, zabawiając się wspólnie do odejścia ostatniego pociągu. Oprócz tego mieliśmy wspólną wycieczkę ze Sokołami do Kotlina i w ogrodzie hotelu Wiktorji w dniu 19. lipca zabawę, na którą i kołownicy Towarzystwa cyklistów z Kalisza zjechali.

Pism fachowych dla naszego Oddziału mamy 3 i to: „Koło“, zapisane na koszt Towarzystwa, „Radfahrer Chronik“, ofiarowane przez druha Christmanna i „Radwelt“ abonowane przez jednego z druhów. Wspólne wycieczki czyli wyjazdy odbywały się zwykle w niedzielę i częściowo w środku lata w środę z lokalu tj. hotelu Wiktoryi, gdzie również na pogadanki środowe, a zimą sobotnie, schodziliśmy się. Walnych zebrań w roku minionym mieliśmy 3, i to 3. marca, 9. kwietnia i 27. lipca.

W końcu wyrażam życzenie, żeby liczba członków naszego Oddziału w roku bieżącym znacznie się powiększyła, gdyż jazda kołowa z dnia na dzień przybierając na znaczeniu praktycznem ma wielką przyszłość przed sobą. Dzisiaj innemi oczyma patrzy się na kołownika, skoro koło przestało być zabawką, a stało się środkiem do zarobkowania, rozwijania mięśni i sił fizycznych. Zwłaszcza dla młodzieży nadaje się dobra sposobność poznania naszych okolic, których może nigdy by nie widziała, nie mając koła. To też przy Towarzystwach gimnastycznych zaleca się zakładać Oddziały kołowników, a gdzie tegoż nie ma, Tow. kołowników. Zalecam również w danym razie, o ile możności częste komunikowanie się, co jest zresztą bardzo łatwem, bo mając dobre szosy, kilka mil bez wielkiego zmęczenia przejechać można. Przy spotkaniu takiem następuje niejedna zdrowa wymiana myśli, przeprowadzi się niejeden projekt, oszczędzając na czasie i pieniądzach, na czem i sprawa ogólna zyskuje. Wprawdzie koła są obecnie dość drogie i płacić trzeba anormalne ceny, lecz są już znacznie tańsze, jak przed kilku laty, a oczekiwać można, że niezadługo i za 100 marek koło dobre nabyć będzie można.

S. Bendlewicz.

Naczelnik Oddziału kołowników Pleszewskiego „Sokoła“.



National Cycle Show.

Wystawa ta jest jeszcze okazalszą od Stanleyowskiej wzięły w niej bowiem udział wszystkie największe firmy, ale jak tamta, nie przynosi i ona żadnych wybitnych nowości. Udział w niej wzięło 371 wystawców, a liczba maszyn wynosi 2250. Prócz tego było zgłoszonych jeszcze przeszło 1200 maszyn, dla których nie było już miejsca. Budowa maszyn, budowa pneumatyków — wszystko tak jak było, a tyle chyba możnaby zauważyć, że zaniechano budowania zbyt wąskich korb. Zamiast czarnego emaliowania. widzimy obecnie różnobarwne koła i w ogóle kładą fabrykanci wielką wagę na zewnętrzne wykończenie maszyn. Najwięcej tam naturalnie stoi jednosiedzeniowych kół niskich, tak męskich jak i damskich, ale znachodzimy też znaczną liczbę kół o więcej siedzeniach, trochę tricykli a nawet jedno, jedyne koło wysokie. Ameryka jest tu mniej licznie reprezentowaną, aniżeli na wystawie Stanleyowskiej, ale też znachodzimy tu tylko najpierwsze firmy amerykańskie. Nie myślimy się bawić w szczegółowe opisy, a zwrócimy uwagę jedynie na niektóre większe lub ciekawsze namioty.

Do bardzo ciekawych kół należą wyroby firmy The Patent Bent Wood Cycle Co. z Bristolu z giętego drzewa. Twierdzą oni, że jest to jedyna elastyczna rama, a tak są pewni jej siły, że dają dwuletnią gwarancyę.

Drugą ciekawą maszynę stanowi koło składane z fabryki Faun Patent Folding Cycle Co. w Londynie z bardzo pojedyńczemi zawiaskami na środku ramy, zbudowanej na kształt ramy dam skiej.

Widzimy też rozmaite próby budowy maszyn bez łańcucha, jakoto firmy Elliptic Cycle Co., Wilkinson Sword Co. i inne, lecz wszystko to musimy jeszcze uważać jako próby.

Do pięknych namiotów należy firma James z Birmingham, która wystawiła siedmnaście dobrze wykończonych kół rozmaitego gatunku, a między niemi bardzo silny i dobry kwadruplet.

Singer Cycle Co. z Coventry, jedna z najstarszych firm angielskich, wystawiła 30 maszyn. Nie brak tam tricykli i praktycznego koła wojskowego, używanego obowiązkowo w Anglii i Szwecyi. Wyścigówka, ważąca bez siodła i pedałów $9^1/_4$ kg., i kilka lekkich maszyn drogowych, mają wysoką budowę ramy. Maszyny drogowe zaopatrzone są w hamulec »Doolitlle« działający automatycznie na tylne koło przy wstrzymywaniu pedałów. Wystawili też oni w amerykańskim stylu zbudowane koło damskie, ważące nie całe 9 kg. i kilka normalnych kół damskich ważących z wszelkimi dodatkami $12^1/_2$ do 14 kg. Także ich tandemy należą do najprzedniejszych wyrobów.

Dalej odznaczają się wystawy kół »Wulfruna«, »Centaur«, »Invicible« (Surrey Machinists Co.). New Howe Machine Co. wystawili 28 bardzo silnie zbudowanych i dobrze wykończonych maszyn, doskonałe dalej robią wrażenie »Sparkbrooki«. Bambo Cycle Co. wystawiła swoje koła bambusowe. Najstarsza angielska fabryka Coventry Machinists Co. wystawiła 25 »Swiftów«, odznaczających się bardzo dokładną budową. Crypto Cycle Co. wyrabia zawsze swe koła z przenośnią przy przedniem kole, a zwracają w tym roku na siebie uwagę karły zwane »Bantam«, używane chętnie przez starszych panów. Widzimy tam też dwa samochody.

Triumph Cycle Co. wystawiła 24 znanych swoich maszyn, firma Osmond 15, a Taylor, Cooper and Bednell 26 swoich »Raglanów«.

Widzimy tu dalej starą i dobrze znaną markę »Excelsior« (Bayliss, Thomas et Co.) z 25 maszynami. Dalej fabryki Coventry Cross Cycle Co. z 26 maszynami wszelkiego rodzaju, Raleigh Cycle Co., Starley Bros., St. George Engineering, której wszystkie maszyny opatrzone są wyłącznie w pneumatyki „Fleuss“, dalej bardzo piękne wyroby firmy New Premier Cycle Co., między którymi zwraca na siebie uwagę „Premier Polo“, niska maszyna, wygodna do gry w »Polo«, dalej Metropolitan Machinists Co. zswemi maszynami „Juno“, dalej amerykańskie „Monarch Cycle Co.“, Lozier Manufacturing Co. („Cleveland“), Indiana Cycle Co. i inne. To To są największe i najpiękniejsze stanowiska na wystawie. (Dok. nast.)



Wpływ moralny koła.

Że jazda na kole wpływa zbawiennie na zdrowie, rzecz to stara, każdemu wiadoma. Przez długie czasy spierały się powagi lekarskie o tę kwestyę. Wreszcie teorya mikstur i pigułek musiała ustąpić przed tem nowem lekarstwem, jakiem jest ruch i świeże powietrze. Ta kwestya wylała rzeki atramentu i zababrała góry papieru, nie chcąc ich powiększać, nie mówią o tem więcej.

Ślepi mogą nie wierzyć w słońce, ono mimo tego świecić nie przestanie. Ale kolarstwo wywiera także niezmiernie zbawienny wpływ moralny. Pomijam już to, że tylko w zdrowem ciele zdrowy duch być może. Prawie każdy człowiek, pracujący umysłowo, jest zmuszony spędzać całe dnie nieruchomo nad książką i papierami w dusznym pokoju. Używając wolnych chwil na ruch na świeżem powietrzu, doznaje zmęczony mózg niezmiernej ulgi. Krew spływa w muszkuły i płuca. Żywe bicie serca przyspiesza jej zmianę i odżywia spracowane tkanki mózgowe. Urzędnik, student, w ogóle każdy człowiek zamknięty cały tydzień w mieście, z roskoszą i z wielkim pożytkiem dla zdrowia idzie w niedzielę za miasto na przechadzkę. Niestety nie każdy na taką przechadzkę pozwolić sobie może. Nie jeden ma zadaleko, by się wydostać na wieś i poprzestaje na spacerze po ulicach lub ogrodach wśród miasta położonych. Ruch jednakowoż, wykonywany podczas takiej przechadzki, nie jest dostateczny, lepsze skutki dają zabawy, jak: tennis, piłka nożna, lub bieg, ale one znowu nie każdego bawią i we wielu miejscowościach nie ma odpowiedniego terenu do urządzania tych gier, dość, że nie wiele osób z nich korzysta. Jazda konna wymaga wielkich wydatków, również jak wioślarstwo, przy którem jest się nadto ograniczonym na niedalekie przestrzenie. Pozostaje kolarstwo. Kolarzem każdy być może. Bez wielkiego wydatku, ni zbytniego nakładu sił, może spędzać każdą wolną chwilę zdala od

zajęć codziennych, podziwiając piękną przyrodę. Nie może być złym człowiek, który kocha naturę, powiedział poeta. Wielka to prawda. A któż lepiej czarów jej użyć może, niż kolarz? On wśród mgły porannej opuszcza uśpione miasto, podziwia łąki, pokryte brylantami rosy, mieniący i się w promieniach wschodzącego słońca; on zapuszcza się na swem kole bez szmeru, w cichę, pachnące żywicą lasy. Dla niego płonie purpurą zachód i księżyc srebrzy gościniec, gdy bieży coraz dalej i dalej, gdzieś w nieznane widnokręgi. Dla niego ziemia nie ma granic.

Przyroda uczy go poezyi, ktorą osładza szare i gorzkie życie codzienne. A choć go czasem i deszcz moczy, to i to nie wychodzi kolarzowi na złe. Cierpliwości, wytrwałości potrzeba, by mimo deszczu, mimo złej drogi i gór dokonać swego. W drodze spotyka kolarza, któremu się zepsuł pneumatyk. Solidarność kolarska uczy go miłosierdzia i chętnie bieży z pomocą. Koło uczy go oszczędności. By je módz kupić, niezamożny student lub rzemieślnik długie czasy składa grosz do grosza. Gdy je ma, nie przestaje oszczędzać, by módz za co puszczać się niedzielami na dalsze wycieczki. Koło jest dla niejednego, zwłaszcza po małych miasteczkach i wsiach, jedyną możliwą rozrywką. Koło pokazuje mu nowe piękności i nowe uciechy, uczy, że bez piwa, kart i przewałęsanych nocy obejść się może i lepiej zabawić na kole. Czyż młodzieniec będzie „lumpował“ w sobotę noc całą, gdy rankiem w niedzielę towarzysze oczekują go u rogatki; czyż będzie lał w siebie piwo, by potem nogami nie módz ruszać? Nie, kolarz będzie dzielny, wytrwały, oszczędny i pracowity. I kolarstwo, łącząc człowieka z naturą, zrobi go pożytecznym członkiem społeczeństwa, dzielnym fizycznie i umysłowo.

J. F.



Kronika karnawałowa.

Bal Cyklistów.

we Lwowie dnia 4. lutego 1897.

Ruchliwy komitet odbywał posiedzenia jedno za drugiem i przyznać mu trzeba, że wywiązał się jak najlepiej ze swego zadania. Karneciki w formie książeczek w białym pluszu z odznaką klubową przedstawiały się ślicznie. Protektorce, pani marszałkowej Badeniowej ofiarował komitet osobny oryginalny i bardzo piękny karnecik, wykonany w pracowni złotniczej J. Jarzyny. Porządek tańców mieści się wewnątrz miniaturowego złotego koła, wykonanego wzorowo według zwykłego koła z sprychami, z obręczem pneumatycznym wykonanym z srebra, a zawieszonem jest to koło na miniaturownej odznace klubu. Niestety nie mogła protektorka z powodu słabości wziąć udziału w zabawie i osobiście upominek ten na balu odebrać. Sala mała wspaniale była udekorowaną, naturalnie w stylu »cyklowskim«. W ogóle wszystko składało się jak najlepiej i najpiękniej, a mimo to trudno powiedzieć, aby się bal udał tak, jak na to zasługiwał.

Do pierwszego kadryla stanęło zaledwie 34 par, — na liczbę lwowskich cyklistów, a choćby samych członków lwowskiego klubu, cyfra to nadzwyczaj mała W czem leży tego przyczyna, trudno odgadnąć — ale w ogóle jakoś bale się w tym roku nie udają. W liczbie bali dotychczasowych należał jednak zawsze nasz do lepszych, a pod względem zabawy do najlepszych. Rozpoczął się on polonezem, do którego w pierwszej parze stanęli hr. Antoni Wodzicki z ks. namiestnikową Sanguszkową w drugiej ks. Sanguszko z panią Tchórznicką, w trzeciej pan Tchorznicki z panią generałową Dylewską. Ślicznie i z werwą prowadził tańce pan Rieger toż przeciągnęły się one aż do rana Wszyscy wychodzili rozbawieni i zadowoleni; mniej jednak zadowolony będzie »brat Albert«, bo kasa jego zbytnio się nie zasili.

— Drugi wieczór taneczny Piotrkowskiego T. C., który się odbył w dniu 30. z. m. zgromadził do pięknej klubowej sali 185 osób. Bawiono się ochoczo do godziny 7 z rana — i nic dziwnego skoro stanęło do mazura par 56!

— „Kawka tańcująca“ u cyklistów kaliskich, udała się najzupełniej. Już o godzinie 5 wieczór zaczęli się schodzić do lokalu klubowego członkowie z rodzinami, o 7. zaś było przeszło sto osób. Spiew panny Jezierskiej, urozmaicał chwile pogawędki wspólnej, którą o 8. zastąpiły tany. W tańcach przyjęło udział kilkadziesiat par. Tańczono jednakże, ściśle trzymając się programu, tylko do godź. 1., aby na drugi dzień uczestnicy zabawy mogli spełniać swe obowiazki służbowe i domowe bez utrudnienia

„Kawka“ środowa zebrała wiele osób, których w lokalu klubu od roku nie widzieliśmy, a ponieważ powiodła się najzupełniej, witamy ją jako zapowiedź pomyślnej ery w życiu tego stowarzyszenia! Zdawało się, że trudno będzie naprawić zło, jakie się wśród grona członków zrodziło w roku zeszłym, że niepodobna będzie nawiązać stosunków między członkami na nowo, zasiać zgodę i jedność tam, gdzie kąkole niesna-

sek tak bujnie się rozkrzewiły. Mnienamie to okazało się błędnem. Dzięki inicjatorom i gospodarzom zabawy, którzy umieli wytłómaczyć cel szlachetny życia towarzyskiego w stowarzyszeniu, którzy w imię zgody umieli ściągnąć napowrót do lokalu klubowego tak liczne grono członków, instytucya zawsze sympatycznie widziana w Kaliszu stanęła na należnem stanowisku w rzędzie stowarzyszeń miejscowych i bez kwestyi iść będzie dalej po drodze rozwoju i życia. Zaznaczyć winniśmy zapowiedź prezesa p. Repphana, że z powodu tak świetnego powodzenia „kawki" środowej, zabawy tego rodzaju bezpretensyonalne, a tak przyjemne zarazem, powtarzane będą co środę. Serdeczne życzenia i wytrwania w spełnianiu uciążliwych obowiązków, składamy gospodarzom zabawy. (Gaz. kal.).

KRONIKA.



Z przykrością zaznaczyć musimy że wielu naszych prenumeratorów zalega dotychczas z prenumeratą, co nam wydawnictwo bardzo utrudnia. Rachunki zostały rozesłane z numerem poprzednim, — prosimy o ich wyrównanie i rychłe nadsyłanie przedpłaty na rok bieżący. — Prosimy też o popieranie naszego pisma przez zjednywanie nam jak największej liczby nowych prenumeratorów. Koło powinno się znachodzić w ręku każdego cyklisty!

Administracya i Redakcya.

— „Towarzystwo Kolarzy wyścigowców" (T. K. W.) to nazwa nowego klubu, który się zawiązał we Lwowie.

— „Przegląd" w nrze 29. z 6. lutego rb. w rubryce „Z izby sądowej" zamieszcza sprawozdanie o sprawie karnej jakiegoś jegomościa, który kradł bicykle i za to dostał się do kryminału.

Czy zaopatrzenie tego sprawozdania nagłówkiem „Cyklista" było właściwem? — to — bez wszelki uwag i komentarzy z naszej strony — podajemy pod światła rozwagę p. redaktora „Przeglądu", który — nie wątpimy ani na chwilę, że gdy go dojdzie ta nasza notatka — raczy łaskawie sprostować tę niewłaściwość.

„Cyklista" — dla tego, że kradł bicykle?!

Doprawdy — więcej w tem jadu, jak dowcipu i logiki!!

— Wiedeński zimowy tor w Praterze, gromadzi w wszystkie niedziele i święta cały tamtejszy świat sportowy, a publiczność coraz bardziej zajmuje się wyścigami i zapełnia szczelnie trybuny i loże. W dniu 6. bm. bardzo ciekawym był bieg rozstrzygający o wielką nagrodę 2000 m., w którym pierwszy przybył do mety Eros 1:27, 2. Reininger, 3. Reuther, 4. Lurion

W wyścigu najlepszych, którzy jednak nie znaleźli miejsca w biegu rostrzygającym o wielką nagrodę zwycięża Heller 1:52 1/2, 2. Riedl. 3 Gras.

W wyścigu pocieszenia dla tych, którzy w obu poprzednich wyścigach nie znaleźli miejsca zwycięża 1. Ortner 1:52 2/5, 2. Max, 3. Classen.

W wyścigu damskim wzięły udział cztery panie. 1. pani Hladik, 2. panna Flandrowska, 3. panna Wokrina.

Bardzo też zajmującym był wyścig główny na tandemach 10.000 m. do którego stanęło 7. par jeźdźców. 1. Eros-Lanfranchi 14:19 2/5, 2. Reininger-Göss, 3. Lurion Gras.

Naramiennik wraz z rentą dostał się w ręce Erosa

— Mistrzowstwo rossyjskie na przestrzeni 5 wiorst zdobył w Petersburgu Dokuczajew.

— Dozorczynie chorych ze szpitala Guy w Londynie założyły pierwszy klub infirmerekcyklistek.

— Szkoła treningu otwartą zostaje z wiosną w Pradze na torze Praga-Bubno. Komu oddane zostanie kierownictwo szkoły niewiadomo dotychczas. Jako najodpowiedniejszą siłę wymieniają p. Kostala — traktują podobnie jednak także z Aug. Habichem i Aug. Lehrem.

— Okręg 20 Niem. Zw. C. (Berlin) rozpisuje zawody o mistrzowstwo europejskie w jeździe sztucznej na kole wysokiem i niskiem na dzień 13. marca 1897, o 8. godź. wieczór, w sali »Philharmonie«, Berlin, Bernburgerstr. 22 a. W zawodach tych mogą brać udział wszyscy amatorowie zamieszkali w obrębie Europy, którzy się wykażą amatorską licencyą, któregoś ze związków uznanych przez I. C. A. (Intern. Cyclists. Assoc.). Wkładka 5 marek. — Zgłaszać się można do 28 lutego 1897 do p. F. H. Friese'go w Nordhausen Rautenstr. 57., który też dostarcza bezpłatnie arkuszy zgłoszeń. — Co do porządku u startu rozstrzyga los. Powierzchnia do jazdy 14×20 m.

— P. T. koledzy sportowi, którzy chcieliby przystąpić do »Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów« jako członkowie prowincyonalni (zamiejscowi) raczą zgłosić się osobiście, lub pisemnie u podpisanego **ul. Ossolińskich L. II. drzwi Nr. 20. II. piętro**, gdzie przyjmuję wpisy i udzielam bliższych wskazówek.

Konsul »Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów na miasto Lwów. *W. Krobicki.*

Ruch Towarzystw.

Towarzystwo kolarzy wyścigowców.

Na mocy zatwierdzonego przez galicyjskie namiestnictwo statutu, zawiązało się we Lwowie nowe kolarskie towarzystwo »Tow. kolarzy wyścigowców« (T. K. W).

Grono założycieli zwołało na dzień 2. bm. zebranie tutejszych kolarzy wyścigowców, na którem zgłosiło 19 członków czynnych swoje przystąpienie do towarzystwa, a zarazem wybrano zarząd, do którego weszli: Aleksander Turzański jako prezes. Tadeusz Gustowicz jako zastępca prezesa, Michał Domiczek, Arnold i Artur Friedrichy, Antoni Kavka, Władysław Ligęza, Mieczysław Piżl i Włodzimierz Strzelecki jako wydziałowi.

Według brzmienia statutu mogą być członkami czynnymi tego towarzystwa tylko jeźdźcy (naturalnie nieposzlakowani), którzy przynajmniej raz brali udział w publicznym wyścigu; zadaniem zaś Towarzystwa jest pielęgnowanie sportu wyścigowego — tak na drodze, jak na torze wyścigowym.

Sport wyścigowy — z powodu połączonych z nim niebezpieczeństw — licznych ma jeszcze u nas wrogów i mieć ich będzie, — a jednak bez zawodów i wyścigów żaden ze sportów obyć się nie mógł i nie może; istniały one już w starożytności i istnieć będą tak długo, jak długo istnieć będą sporty. Może je tedy ktoś uważać jako »malum necessarium«, ale nie możemy odmówić sportowi wyścigowemu licznych stron dodatnich.

Przedewszystkiem nie przedstawia sport wyścigowy takich niebezpieczeństw, jakby się to zdawać mogło. Niebezpiecznym nie może być wyścig dla tego, który staje do niego po należytem przysposobieniu się, po przebyciu t. zw. »treningu«. Otóż przebycie takiego treningu jest jedną z najważniejszych zalet sportu wyścigowego. Wyścigowiec musi wówczas tryb życia na kilka tygodni zmienić, musi się oddać sumiennej pracy nad wzmocnieniem, zahartowaniem ciała, musi się stać innym człowiekiem, a trening taki wywiera zbawienne i trwałe skutki na organizm. Będzie to jednym kierunkiem, w którym zwrócić się winna praca nowozawiązanego towarzystwa.

Moralny wpływ wyścigów objawia się w szlachetnem spółzawodnictwie o palmę pierwszeństwa. Pod tym względem spacza się on niekiedy (zwłaszcza w ostatnich czasach), ale tu zwracamy znów uwagę nowego towarzystwa, by baczyło na utrzymanie godności sportu wyścigowego, stojąc na gruncie czystego amatorstwa.

Wywierają też wyścigi bardzo poważny wpływ na rozwój cyklistyki w ogóle. Za pomocą publicznych wyścigów zaznajamia się publiczność z sportem naszym, poznaje siłę tego wehikułu, jego szybkość, jego łatwość, jego zalety jako środka komunikacyjnego i wiadomą jest rzeczą, iż każde wyścigi nowych przysparzają nam zwolenników. Ale wyścigi muszą być należycie ułożone i urządzone, a tu znów otwiera się pole pracy dla nowego towarzystwa.

Jeżeli się doda, że sport wyścigowy wywiera dalej swój wpływ dodatni na rozwój przemysłu, handlu i t. d., widzimy, że nowe to towarzystwo, składające się z samej młodzieży, ma drogę do pracy dla sportu naszego otwartą i nie wątpimy, że ono uczciwą i szczerą pracą nad racjonalnem uprawianiem sportu wyścigowego odda też sportowi w ogóle niemałe usługi.

Szczęść Boże nowemu pisklęciu!

Redakcja.

Kalisz. Zebranie ogólne celem wybrania komitetu K. T. C. na r. 1897 odbyło się dnia 26. stycznia. Prezesem obrany Emil Repphan, wiceprezes Gracyan Jastrzębski, kapitanem Rosz, wicekapitanami Madaliński i Szmid, sekretarzem Bulewski, kasyerem Bogatko. Do komisyi rewizyjnej weszli O. Hindemith, Batkowski i St. Wolff.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski. ul. Karmelicka 44.
Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.
Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.
Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Wydział K. K. C. z r. 1892. przyjął w poczet członków klubu: p. Franciszka Rajala na członka zwyczajnego i p. Zygmunta Ziembickiego na elewa.

St. Wierzbicki

„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów."
w Krakowie.

Prezes: Dominik hrabia Potocki.
Wiceprezes: Jerzy Fenz.
Sekretarz: Zygmunt Ziembicki, (Krupnicza l. 21. I.)
Skarbnik: Maksymilian Zajdzikowski, (św. Jana 17. parter).

Na zebraniu które się odbyło 8. b.m wybrano: Protektorem T. M. C. Karola hr. Raczyńskiego byłego prezesa i mianowano go równocześnie członkiem honorowym. Do Towarzystwa przyjęto w dniu tymże; Alfreda Möllera z Sondershausen wprowadzonego przez konsula E. Möllera.

Sekretarz T. M. C. wniósł projekt wyścigów, na rok 1897., który podamy w następnym numerze.

Zygmunt Ziembicki, sekretarz T. M. C.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

Rok III. Dnia 1. marca 1897. Nr. 5.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



„KOŁO"

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Notatki z wycieczki.

Spisane przez

LUDWIKA HIRSCHA.

(Ciąg dalszy.)

Podczas powrotu do domu zciemniło się zupełnie. Ażeby jednak wykorzystać należycie pozostałych mi 4 dni wolnych, a z nich dwa na powrót do Lwowa przez Grybów, gdzie jeszcze po rzeczy i w celu pożegnania się z mymi gościnnymi gospodarzami wstąpić musiałem, zamówiłem sobie na 5. rano przewodnika i zakupiłem na drogę w góry, potrzebne zapasy. Przespawszy się smacznie wyruszyłem raniutko pieszo z przewodnikiem z zamiarem widzenia jak najwięcej. Pogoda po wczorajszym ulewnym i długotrwałym deszczu zdawała się ustalać. Maszerując w szybkiem tempie przeszedłem z mym Józkiem (Szeligą) przez Kuźnice obok Nosala przez Jaworczynkę, Bocianie, na t. zw. Karczmisko, gdzie się Józek z tobołem rozłożył twierdząc, iż tu się należy przekąsić i odpocząć. Łyknąwszy trochę i przegryzłszy, zostawiłem go i pobiegłem na wznoszący się nie daleko szczyt Kopy królowej. Pasma Tatr potężne już stąd na widzu robią wrażenie. Widać dolinę Nowotarską na tle Karpat, okalających ją po przeciwnej stronie, a nad któremi Babia góra panuje, nad Zakopanem wznoszącą się Krokiew, Sarnią skałę. Giewont, dalej Kondracką kopę, Goreczkową przełęcz, Kasprowskie Turnie, Kopę Magórę, Halę Jaworynka, dolinę Olczyska, Kopieniec wielki, Korzystą, Krzyżne, Granaty, Kozi Wirch, Kościelec i najwyższy szczyt p lskich Tatr, Świnicę.

Z Karczmiska ruszyliśmy ku Gąsielnicowym szałasom, a dalej ku stawom, których jest 9. Na Gąsielnicowej hali wśród szałasów, stoi schronisko Towarzystwa tatrzańskiego strzeżone przez starego górala, w którem można dostać wódki, chleba, sera i wcale nie złego piwa tenczyńskiego we flaszkach. Tu przy pomocy tego piwa udało mi się namówić mego przewodnika, ażebyśmy zamiast na Zawrat udać się wprost do Morskiego oka, wyszli jeszcze dnia tego na Świnicę. Świnica, góra skalista, zakończona jak wszystkie prawie szczyty tatrzańskie wyniosłą turnią, leży w zachodniem skrzydle pasma, którego środek stanowią tak zwane Tatry krzyżne. Niedaleko szczytu pod Turnią Posrednią przyczepione do skały jak gniazdo jaskółcze małe schronisko z kilku krokwi pobitych gontami. Wewnątrz mnogie napisy i nazwiska turystów, którzy tu spoczywali, a między innemi ks. arcybiskupa Felińskiego. Wyjście na szczyt Świnicy nie przedstawia dla kolarza większych trudności, zwłaszcza iż w miejscach niebezpieczniejszych są staraniem Towarzystwa tatrzańskiego powbijane żelazne klamry, których wygodnie trzymać się można Ze szczytu widok przepyszny; ma się uczucie takie, jak gdyby się w powietrzu bujało. W parę minut jednak po naszem przybyciu chmury zasłoniły nam widok zupełnie, tak iż przeczekawszy chwilę wśród mgły, musieliśmy schodzić stroną przeciwną ku dolinie Pięciu stawów.

Zimno tu już było przejmujące i gdyby nie serdaczek byłbym przemarzł zu-

pełnie. Spuszczając się drugą stroną Świnicy przeszliśmy nieopodal przełęczy Zawratu, przez którą przewodnicy zwykli wytrwalszych turystów z Zakopanego do Morskiego Oka prowadzić. Tu po przeciwnej stronie grzbietu, którego środek tworzą Krzyżne, wysuwają się ku południowi góry Chałubińskie i Stolarczyk, należące do tejże grupy. Wegetacya tu już bardzo słaba, hale pokryte w większej części ścielącą się po ziemi kosodrzewiną, którą górale kosiną nazywają. Przy północnej stronie największego z pięciu stawów, stoi wymurowane z granitowych odłamów schronisko pokryte dachem. Tu w kącie na rozgrzebanem popielisku rozniecił mój przewodnik ogień z kosodrzewiny, której smolne pniaki wesoło się paliły i zgotował zaczerpnąwszy wody w stawie herbatę tak dobrą, iżby się jej najlepsza nasza gosposia nie powstydziła podać. Zimny deszcz pędzony jeszcze zimniejszym wiatrem począł kropić, wypiłem więc z gustem dwie szklanki gorącej herbaty. Woda w stawach tak zimna jak źródlana, a przytem czysta jak kryształ. Józek mnie zapewniał, iż do 15 metrów głębokości widać dno. Dalej, gdzie dna już nie widać przybiera woda kolor zielony, który w miarę zwiększającej się głębokości staje sie ciemniejszym, a w miejscach najgłębszych prawie czarnym. Pokrzepiwszy się, udaliśmy się na Świstawkę do Morskiego Oka. Ze Świstawki z nad brzegu prawie prostopadłej ściany widziałem przepyszny wodospad Siklawę, która swe z Pięciu stawów wypływające wody z wysokości 100 metrów w dolinę Roztoku zlewa. Woda rozbijająca się na skałach, wygląda jak śnieg sypiący się z szaloną szybkością. Huk Siklawy towarzyszył nam parę tysięcy kroków. Popod podnóże Turni miedziannych przeszliśmy w dolinę Morskiego Oka. Wegetacya tu bujniejsza, najwięcej wprawdzie kosodrzewiny, ale rosną tu i ówdzie limby i świerki, dołem wrzosty i mnóstwo borówek. Minąwszy schronisko i wydostawszy się na brzeg wody, zostałem olśniony wspaniałością widoku. (C. d. n.)



Lwów - Zakopane - Poznań.

Notatki z wycieczki,

skreślił Dr. Jan Rzepecki.

(Ciąg dalszy).

W Zakopanem i Poroninie zabawiłem pięć dni. Wycieczka do Morskiego Oka nie była w programie mej podróży; odłożyłem ją do czasu, po którym nowa droga z Jaszczurówki do Łysej Polany, budowana obecnie kosztem kraju, zbliży do Zakopanego o kilka godzin tę perłę wód jezior polskich i ułatwi przystęp turystom. Zwiedziłem przeto tylko dolinę Kościeliską i odbyłem dalszą wycieczkę nad Czarny staw gąsieniowy. Zakopane, dzięki rowerowi, przemierzyłem po kilkakroć wzdłuż i wszerz podobnie i Jaszczurówkę i Kuźnice, oraz część nowej drogi do Łysej Polany.

Pogoda wspaniała, która mi dotąd w mej wycieczce przez osiem dni sprzyjała zaczęła się niestety psuć w Zakopanem. Zaraz nazajutrz po mym przyjeździe spłukał mnie deszcz za Jaszczurówką i ledwiem zdołał się schronić na obiad do restauracyi najbliższej. To też resztę dnia poświęciłem odwiedzinom u miłych kuzynek mej żony, Warszawianek, i zacnych mych szefów dra Wacława Niedzielskiego i Michała Majewskiego, którzy po pracy zażywali wywczasu i kuracyi w zakładzie dra Chramca.

Piątego dnia mego mego pobytu w Zakopanem rozpadało się na dobre, a na drogach zrobiło się błoto: postanowiłem przeto nazajutrz pomknąć do Chabówki, skąd według programu miałem na Jordanów, Suchę, Wadowice przybyć do Krakowa, a następnie przez Krzeszowice (gdzie bawił na komisyi druh po bicyklu p. T. Filippi) udać się na Szląsk przez Mysłowice. Programu tego jednak z powodu słoty nie wypełniłem.

Wstawszy raniutko widzę że niebo zachmurzone, że wyniosły Giewont i inne szczyty tatrzańskie niewidzialne z poza chmur, błotko jest, jak było wczoraj, ale deszcz nie pada. Pożegnałem się wtedy z gościnnym panem Józefem w łóżku, jego dziatwą i zacną magnifiką (choć par disstance) i ruszyłem co sił starczyło, aby jak najdalej tego dnia ujechać. Do Nowego Targu jechałem mimo błota wcale dobrze, ale za Klikuszową zaczęło się wspinanie na znaną górę Obidową i trzeba było po haniebnie rozjeżdżonej i mokrej drodze prowadzić rower przez kilka kilometrów. Z kolei nastąpił silny spadek do Chabówki, z powodu błota niezbyt przyjemny; znalazłem się wreszcie w rowie, a co gorsza w kilka minut potem przekonałem się, że rewolwer umieszczony na płaszczu na kierownicy znikł. Trzeba było wracać się po niego; na szczęście znalazłem go na miejscu mego upadku.

Posiliwszy się w Chabówce na stacyi puściłem się dalej przez Jordanów; za Osielcem zjawił się niemiły towarzysz w postaci deszczyku, który stopniowo wzmagał się. Tu po raz pierwszy użyłem płaszcza; dojechałem jeszcze do Makowa po bardzo śliskiej drodze i widząc, że deszcz nie ustaje, skapitulowałem i wsiadłem do pociągu, który w kwadrans później nadszedł. O godzinie czwartej po południu wśród ulewnego deszczu stanąłem na dworcu w Krakowie. (Ciąg dalszy nastąpi).



National Cycle Show.

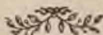
(Dokończenie).

Z fabryk wyrabiających przybory i części składowe, zwracają na siebie uwagę Middlemore i Lamplugh z Birmingham (siodła i torebki), Brooks i Ska z Birmingham i Brampton Bros., jakoteż Jos. Lucas i Syn (latarki), Perry & Co. (łańcuchy), Fairbanks Rim Mfg. Co. (drewniane dzwona), Carter Gear Case Patent Co. (pudła na łańcuch) i w. i. Z niemieckich wyrobów wystawił Hunnäus swoje wyroby celloluidowe.

W dziale obręczy gumowych należy się przedewszystkiem wzmianka pneumatykowi „Bagot". Płaszcz jego składa się z gumy stopniowo w cienkich jak papier warstwach wulkanizowanej. Warstwy te łączone są w temperaturze, jaka panuje przy wulkanizacji. Zewnętrzna ich powłoka jest najtwardszą, a sam obręcz jest zupełnie wąski. Zajmującym jest dalej pneumatyk „Fleuss", wyrobu, fabryki Tubeles Pneumatic Tyre Co. którego opis podaliśmy w swoim czasie w „Kole". Widzimy dalej pneumatyk „Fleetwood" w Birming. ham Tyre Syndicate zbliżony konstrukcyą do Dunlopa, „Lever tyre" z małą dźwignią, za pomocą której nadzwyczaj łatwo się płaszcz zdejmuje, pneu-

matyki samozamykające się fabryki „Self Sealing Air Chamber Co.“, znakomite gumy firmy Scotish Pneum. Tyre Co., dalej amerykański pneumatyk „Gormully i Jeffery“ i w. i., z niemieckich zaś wyrobów pneumatyki „Continental“, i wyroby firm Wilhelm Pahl z Dortmundu i Metzlera i Sp. z Monachium.

W krótkiem naszem sprawozdaniu zdołaliśmy zaledwie najważniejsze wymienić rzeczy, by dać naszym czytelnikom jaki taki obraz tej wspaniałej wystawy, bogatszej od wszystkich swych poprzedniczek i współzawodniczek. W rezultacie jednak i tu nie znalazły się żadne większe nowości, a przecież mamy przekonanie, że technika koła ma jeszcze niektóre słabsze strony, które prędzej czy później zostaną usunięte.



Z życia klubowego.

Wieczorem dnia 18. lutego br. zebrała się spora garstka członków Lwowskiego Klubu Cyklistów w lokalu restauracyjnym p. Bayera w chambre séparée »Pod baletnicą«. Zaproszenia na to zebranie nie ogłaszano w »Kole«, a mimoto jawił się tak potężny zastęp sportsmenów, że pro primo: zdziwiło to przyjemnie wydział, pro secundo: dało asumpt do powzięcia półurzędowej uchwały, by podobnych zebrań nigdy drukiem nie ogłaszać, gdy chodzi o liczne jawienie się członków klubu.

Prezes L. K. C. wraz ze świeżo upieczonym prezesem pewnego stowarzyszenia wyścigowców, zajęli miejsca tuż »pod baletnicą« i zaczęto zaspokajać pierwszy głód. Gdy kawiory, filety a la financière, żabki itp. ukoiły ten głód zebranych, przemówił prezes hr. Drohojowski do obecnych, wyjaśniając powód zgromadzenia.

Na ostatniem posiedzeniu wydziału na wniosek jednego z członków tegoż uchwalono w zasadzie urządzenie wieczorku humorystycznego siłami klubowemi. Klub chce nietylko urządzać w lecie wyścigi, jazdy rejowe, korsa, jazdy na przełaj — w ogóle chce nietylko pracować na polu sportu, lecz powinien działać na polu stosunków towarzyskich — toż działać chce i dlatego urządza już drugi rok z rzędu bale, a jako nową akwizycyę przyjmuje wieczorki humorystyczne w poście.

Myśl ta, rzucona przez jednego, adoptowana przez wydział, przyjęta została entuzjastycznie. Jeneralny mowca dr Dawidowski wyłuszczył w krótkich a jędrnych słowach tendencyę i cel wieczorku i gorąco polecał wszystkim zająć się poważnie tą sprawą, bo tylko wówczas myśl rzucona wyda owoc znakomity.

Sekretarz p. Kowalski, jako długoletni współpracownik humorystycznych wieczorków »Sokoła«, rzucił od niechcenia plan ogólny takiego wieczoru klubowego — plan ten zyskał sobie odrazu zasłużone uznanie i przyjętym został prawie bez zmiany.

Jako komitet wykonawczy związali się wszyscy zgromadzeni, a więc: prezes hr. Drohojowski, dr. Dawidowski, Deyczakowski, Kolarzowski, Kossak, Kowalski, Krzyżanowski, Kuschée, dr. Mikolasch, Neusser, dr. Piotrowski, por. Pohl, Piżl, por. Raus, Romaszkan i Schneider.

Zemsta pana Ignacego.

HUMORESKA.

Napisał Stanisław Wierzbicki.

(Ciąg dalszy, zob. nr. 3).

Podniesienie czynszu dotknęło pana Ignacego srodze, tem bardziej, że nastąpiło w chwili, gdy mając jakiś wrzód na języku, w żadnym deklamacyjno-muzykalno-wokalnym wieczorze udziału wziąć nie mógł i musiał zapożyczyć się u żyda. Od tego jednak czasu głęboka nienawiść zrodziła się w sercu pana Ignacego względem pana Antoniego, który nie przeczuwając nic podobnego, najspokojniej odbierał czynsze, wynajmował, wypowiadał mieszkania swoim lokatorom i jeżdżąc na rowerze, leczył się ze swej wady.

Na tym punkcie zrobił pan Antoni ogromny postęp. Nietylko bowiem wyćwiczył się w szybkiem i czystem wymawianiu słów stojących w bezpośrednim związku z jazdą na rowerze, jak na bok, na lewo, na prawo, ale zachęcony tem powodzeniem, zabrał się nawet do arcydzieł naszej literatury. W tym celu kupił sobie tanie wydanie dzieł Mickiewicza, w czerwonej oprawie, ale, że to był człowiek praktyczny, więc na pokrycie tego wydatku, podniósł znów czynsze w obu kamienicach,

To podniesienie czynszów znów dotknęło pana Ignacego srodze, tembardziej, że nastąpiło w chwili, gdy mając twarz z jednej strony ogromnie zapuchniętą, w żadnym deklamacyjno-muzykalno-wokalnym wieczorze udziału wziąć nie mógł, i musiał zapożyczyć się u żyda.

Od tego czasu jeszcze głębsza nienawiść zrodziła się w sercu pana Ignacego względem pana Antoniego, który nie przeczuwając nic podobnego jeżdżąc na rowerze ćwiczył się w deklamowaniu pierwszego Sonetu krymskiego. Zawsze po południu wyjeżdżał pan Antoni na spacer, przywiązawszy poprzednio sznurkiem do

Program zostaje na razie tajemnicą komitetu. Poszczególni członkowie rozdzielili między siebie starania o doprowadzenie do skutku poszczególnych punktów programu, który w niedalekiej przyszłości w »Kole« ogłoszonym będzie.

Wieczorek uda się niezawodnie, jeżeli weźmiemy pod uwagę siły, które swój współudział przyrzekły, toż rzecz jasna, że tendencya — że tak powiem — »zimowa« klubu, tak pięknie wyrażona przez prezesa, ucieleśni się w całem swem znaczeniu. *Dr. Mikolasch.*



KORESPONDENCYE.

Paryzka afera.

Odessa w lutym.

Prawie jednocześnie we wszystkich pismach Królestwa Polskiego i Cesarstwa pojawiły się ogłoszenia tej treści:

»Poszukiwani są solidni agenci w każdej gubernii dla rozpowszechnienia trycykli. Adresować: Paryż, Boulevard des Italiens N. 9«.

Naturalnie, że znalazło się wielu pretendentów z każdej gubernii do otrzymania tej agentury i posłano oferty. Na skutek tych ofert otrzymano litografowaną gotową już odpowiedź, że firma »La compagnie des cycles Clarion«, oddaje panu NN. pierwszeństo przed innymi i przeznacza minimalną pensję 30 rs. miesięcznie na wypadek, jeżeli NN. nie sprzeda ani jednej maszyny w ciągu miesiąca. Nadto firma miała wysłać swemu agentowi welocyped w cenie 102 rs. 50 k. i tricykl do przewożenia bagaży, listów, posyłek itp. Celem jednak zabezpieczenia siebie, towarzystwo żądało, aby agent wysłał zaraz 50 rs. tj. połowę wartości roweru, 50 r. na pokrycie cła i połowę sumy na tricykl 150 rs. czyli razem 250 rs.

Celem zachęcenia naiwnych, szumne towarzystwo »La compagnie des cycles Clarion« w swych drukowanych cyrkularzach obiecywało drukować cenniki, broszury, kwity z firmą naznaczonego w danej gubernii agenta, a nadto swoim kosztem robić ogłoszenia. Dalej, dla większej zachęty, owe towarzystwo obiecywało wysyłać co trzy miesiące nową maszynę i trycykl, tłómacząc potrzebę tego tem, że przy pokazywaniu i próbowaniu maszyny, ta się zużywa i jako starej nikt nie kupi. Niezależnie od pensyi agent miał otrzymać 20 proc.

Wobec tak solidnych warunków i mając przed sobą list tak na pozór poważnej firmy, wielu złapało się na ponętę. Prawie w każdem mieście znalazł się taki, który przeprowadził korespondencyę z ową firmą i otrzymał zapewnienie, że jemu dają wyłączność na X. gubernię. Wielu też ślepo wierząc tak szumnym ofertom i zachęcie, posłało żądaną sumę, której już więcej nie oglądali. Na posłane w tej kwestyi listy, nie otrzymano wcale odpowiedzi. Tak więc ani pieniędzy ani maszyn nikt nie otrzymał. Ponieważ każdy, starający się o agenturę, trzyma zawsze język za zębami, by nie wygadać się przed znajomymi o zrobionym interesie, przeto nikt nie wiedział, że X lub Z. został złapany, i nowe ofiary szły na lep.

Z Odessy jeden z moich znajomych napisał do owej firmy, prosząc o oddanie mu agentury na chersońską gubernię. Na odpowiedź nie czekał długo, bo odwrotną pocztą ją otrzymał. Nie mogąc się zgodzić na proponowane warunki wysłania koniecznie gotowizny, X. zaproponował towarzystwu, aby maszynę i tricykl wysłano do Odessy, a fracht na dom bankierski dla wykupienia. Towarzystwu Clarion nie chodziło o wysłanie maszyny, lecz tylko o otrzymanie pieniędzy, bo natychmiast wysłało list z nową odpowiedzią, że podobnego żądania nie mogą uwzględnić, gdyż na komorze muszą sami opłacać cło (kłamstwo), że zresztą jeżeli oni dowierzają nieznajomej osobie 2 maszyny przedstawiające wartość 500 rs. to dziwnem dla nich się wydaje ta nieufność. W końcu listu zrobiono dopisek, że oczekują odpowiedzi odchodzącym pierwszym pociągiem kuryerskim.

Pan X. nie w ciemię bity, posyła im list pisany już otwarcie, dając jasno do poznania, że jeżeli to jest towarzystwo solidne, to może wysłać maszyny a fracht do banku, a jeżeli to afera, to

---

rączek jeden tom poezyi Mickiewicza, owinięty z obawy przed zakurzeniem lub otarciem, w kraciastą chustkę do nosa.

W polu na drodze zaczynała się lekcya. Jadąc powoli powtarzał pan Antoni prześliczną strofę pierwszego sonetu: „wpły-nnąłem nna su-such-ego przest-wór-r o-oce-anu.....

Poezya tych słów, urok zielonych pól dokoła niego się roztaczających, fale łąk szumiących i powodzie kwiatów mieniących się w słońcu — wszystko to poruszało pana Antoniego ogromnie. Zapominając wtedy o wszystkiem o swoich domach, o lokatorach nie płacących regularnie czynszu i wiecznie pijanych stróżach, deklamował zawzięcie, nie zważając, że w tym poetyckim nastroju, zmieniał tekst wiersza i drżącym, wzruszonym głosem powtarzał najłatwiej przychodzodzące mu słowa:

na bok — na lewo — na prawo!...

(Ciąg dalszy nastąpi).

naturalnie chodzi tu głównie o gotówkę. W końcu prosił o danie mu odpowiedzi również pociągiem kurjerskim.

Na ten list nie było już odpowiedzi, ale p X. chcąc ostatecznie wiedzieć, co to było za towarzystwo, napisał do konsulatu w Paryżu i otrzymał odpowiedź jaką przewidywał Było to towarzystwo aferzystów, polujących na łatwowiernych, celem wydobycia gotówki za pośrednictwem szumnych ogłoszeń, szumnego tytułu i obietnic, mogących każdego zachęcić do przesłania tak bagatelnej sumy. Ile osób padło ofiarą sprytnej tej szajki, nie wiem, ale przypuszczam, że złapanych jest sporo, bo Królestwo Polskie liczy kilkanaście gubernij, a Cesarstwo kilkadziesiąt. A ilu to z każdej gubernii padło ofiarą tego oszustwa? Ostrożnie więc panowie, nie dawajcie się brać na złotą wędkę, zastawioną przez zagranicznych aferzystów, których niebrak na każdym kroku.

Przy tej sposobności nie od rzeczy będzie przypomnieć ogłoszenie. jakie pojawiło się we wszystkich prawie pismach tej treści:

»W ciągu kilku minut każdy może się nauczyć pisać bez pióra i atramentu. Wyjaśnienie sekretu wysyłam za 1 rubla«.

Naturalnie, że wiele osob posłało swe ruble by dowiedzieć się o tym sekrecie i dowiedziano się bo aferzysta odpowiadał z góry już przygotowanemi kartami pocztowemi:

»Pisać ołówkiem«

I za ten dowcip brał ruble. *Elba.*



Stanley Show.

(Dokończenie.)

W h i p p e t C y c l e S y n d i c a t e wystawili swe koła z przenośnią »Brotean«, polegającą na tem, że koło korbowe można rozszerzać i w ten sposób przenośnię zwiększać.

N o t t i n g h a m Cycle Components Company wystawili kilka nowości wynalazku inżyniera H o l l i s a i od niego nazwanych, jak koła łańcuchowe Hollisa z kulkami, po których posuwa się łańcuch, humulec ukryty w głowie, składane koło i bardzo wygodne do wzięcia jako pakunek podróżny, składane kierownice i w. i.

Ciekawą jest nowością pneumatyk sam się pompujący, wystawiony przez Nottingham Cycle Co. Ma on dwa wentyle: jeden do wpuszczania, drugi do wypuszczania powietrza. Pompowanie powietrza odbywa się za pomocą balonika umieszczonego wewnątrz kiszki; naciskając go napompowuje się koło, lub robi się to przez jazdę. Skoro pneumatyk nabył dostatecznej prężności zamyka się wentyl automatycznie.

Znajdujemy też liczne nowe modele siodeł zastosowanych do właściwości anatomicznych ciała ludzkiego, które zbliżałyby się ku ideałowi siodeł. Do takich należą siodełka »Pattison«, »Henson«, »Osoezi«, »Christy«* zalecane przez powagi lekarskie, tudzież siodełka wystawione przez A n t i- P r e s s u r e Cycle Co dość szerokie w podłużnej osi na zawiaskach i poddające się pod naciskiem.

C r y p t o W o r k s Co. wystawia jak zwykle swoje bezłańcuchawe koła »Bantamette« z przednią przenośnią trybową (Front-driver) i »Crypto Carrier'y« dla przewozu osób i towarów.

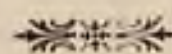
Do ciekawszych okazów należy dalej działający przez odwrotne ciśnienie na pedały hamulec firmy P a t e n t B r a k e a n d H a n d l e-bar S y n d i c a t e w Coventny.

Widzimy też liczne »Sociable«, t. j. tandemy z siedzeniami obok siebie.

Bardzo też poważnie przedstawia się dział samochodów — automobilów. Pierwsze między niemi zajmuje miejsce B r i t i s h M o t o r - S y n d i c a t e L i m i t e d w Conventry i Londynie, które zakupiło liczne patenty niejakiego Daimlera. Prócz tych widzimy B o l l é e'go dwusiedzeniowe tricykle, tricykle firmy D i j o n i. w. i. Pojazdy te zostały dokładnie opisane w osobnym artykule p. t. Samochody w paryskim Salon du Cycle. nie będziemy więc opisów powtarzali, a tyle tylko zaznaczyć musimy, że dział ten fabrykacyi w bieżącym roku bardzo znaczne zrobił postępy i ma wielką przyszłość.



DUMKA KOLARSKA.



Smutno wszędzie, głucho wszędzie
I nie widać jasnej twarzy,
Wszyscy suną jakby cienie...
Smutne czasy dla kolarzy!

Kolarzowi w domu duszno;
Dom — jak klatka jest dla ptaka,
Jakże jechać hen daleko?
Jakżeż dosiąść mu rumaka?

Wiatr ze śniegiem sypie w oczy,
Brzydko, mroźno tak na dworze.

* Ostatnie znajdują się już na składzie w handlu M. Ludwiga we Lwowie.

Drogi śniegiem zasypane,
Czyż wesoło być mu może?

Kolarz gdy nie na swem kole,
To jak rycerz rozbrojony,
On tak wzdycha do rekordów,
Jak kochanek rozmarzony.

Rumak w kącie zaniedbany,
Biedak zrdzewiał aż z tęsknoty,
I on marzy, rychło przyjdzie
Czas dla niego iście złoty.

Może Bóg się ulituje
I wnet zeszle cudną wiosnę,
Zawre wtedy ruch kolarski,
Ozwą trąbki się radosne!

A wesoło wtedy będzie
Zajaśnieją szczęściem twarze
I wykrzykniem już szczęśliwi
Hejże w drogę! hej kolarze!

D. Sewer.



Kronika karnawałowa.

— Wieczorek z tańcami krak. Klubu cyklistów z r. 1892.

Dzień 23. bm. będzie znowu pamiętnym w historyi krak. klubu cyklistów, dniem, w którym cykliści krak. złożyli nowy dowód energii i sprężytości, tudzież talentu urządzenia dobrej i ochoczej zabawy prawie z niczego. Zapowiedziany na wtorek wełniany wieczorek krak. klubu cyklistów zgromadził na sali saskiej pod każdym względem doborowe i liczne towarzystwo. Z uderzeniem godziny 10. rozpoczął tańce w pierwszą parę wiceprezes komitetu dr. Roman Ławrowski z protektorową hrabiną Władysławowa Mycielską. Za nim gęstym sznurem przy dźwiękach ochoczego walca muzyki 13 pułku ruszyły po śliskiej posadzce pary tańcujących, wśród których prym wodzili cykliści krak. przybrani w odznaki klubowe na klapach fraka. Do pierwszego kadryla stanęło 68 par pod nieprześcignionym wodzirejem p. Piotrem Dabrowskim. Prześlicznie wypadła szósta figura pierwszego kadryla i kotylion przy oświetleniu ognia bengalskiego, który na tle artystystycznie udekorowanej sali przez członka klubu p. Antoniego Tucha, łudzące sprawiał wrażenie. Do drugiego kadryla stanęło przeszło jeszcze 40 par, a do białego mazura, który skończył się po godzinie 6. rano, 22 pary. Karnety sprowadzone z Wiednia odznaczały się prostotą i artystycznym smakiem i będą miłą pamiątką tam wesoło spędzonego wieczoru. Nie wielki dochód przyczyni się do zasilenia funduszu na budowę toru wyścigowego, którego budowa rozpocznie się prawdopodobnie na wiosnę b. r.

— W tym samym dniu (23. z. m.) odbył się wspaniały bal Warszawskiego T. C. w salach redutowych, który zgromadził przeszło 500 osób. Sprawozdanie z tego balu od naszego korespondenta p. F. J. Sand'a doszło nas w chwili, kiedy numer „szedł na maszynę“ musimy je tedy zostawić do następnego numeru.



KRONIKA.

Z przykrością zaznaczyć musimy że wielu naszych prenumeratorów zalega dotychczas z prenumeratą. Prosimy o jej wyrównanie i rychłe nadsyłanie przedpłaty na rok bieżący. — Prosimy też o popieranie naszego pisma przez zjednywanie nam jak największej liczby nowych prenumeratorów. „Koło“ powinno się znachodzić w ręku każdego cyklisty!

— Nowo założone we Lwowie Tow. Kol. Wyścigowców przyjęło pismo nasze jako swój organ urzędowy, prenumerując je dla wszystkich swoich członków.

— Samochody w Austryi. Już i w Austryi zaczynają się zajmywać na seryo automobilizmem. Znany fabrykant wiedeński Lohner robi obecnie próby z sprowadzonym z Francyi wozem motorowym i wystąpił tam niedawno z odczytem o „automobilach“, w którym przedstawił szczegółowo historyę i rozwój automobilizmu aż do najnowszych czasów. W najbliższej przyszłości ma być zawiązany austr. „Automobil-Club“.

— Diakow, znany rosyjski mistrz amator, próbował się niedawno w matchu na 100 km. z Francuzem Ponscarme, został jednak o $6\frac{1}{2}$ okrążeń za Francuzem. Match odbył się w Kopenhadze.

— Druga wystawa kolarska w Berlinie odbędzie się w czasie od 1. do 15. marca b. r. w zabudowaniu starego parlamentu przy ul. Lipskiej. Informacyj udziela firma Max Lindstedt, Jerusalemstrasse 8.

— Osobliwy wypadek. Belgijski szampion Luyten przebywał z początkiem r. 1886 w Gracu, gdzie odbywał trening. W tym czasie skradł mu nieznany sprawca w szatni wyścigowej 300 franków, a wszelkie poszukiwania za złodziejem były bezskuteczne. Obecnie otrzymał Luyten owe 300 franków pocztą z Wiednia.

— Wyścigi we Wiedniu na torze zimowym w Praterze cieszą się zawsze wielkiem powodzeniem. Szczegółowych sprawozdań nie podajemy, gdyż nie zawierają nic bardziej zajmującego. — Dnia 14. lutego odbył się match między Erosem a Louvetem a dnia 21. lutego między Erosem i Arendem o naramiennik. Z jednego i drugiego matchu, jak było do przewidzenia, wyszedł zwycięsko Eros.

— Budowa drogi dla cyklistów między Wiedniem a Badenem jest już rzeczą prawie pewną.

— Z Paryża. W dniach 29. i 31. stycznia odbywał się wielki wyścig Marsylia-Nicea 246 km. Wyścig ten obejmował bieg cyklistów i automolilów, sport ten bowiem coraz więcej wchodzi w modę. Z cyklistów przybył pierwszy Thé, znany Marsylczyk. W biegu automobilów zwyciężyła para. Pierwszym był w 7:45:09 break parowy systemu Dion et Bouton, prowadzony przez hr. Chasseloup-Loubata; wziął on 2000 fr. jako pierwszą nagrodę Rivierre na tricyklu benzynowym był czwartym, w kategoryi motocyklów.

W wąwozach Olioulles zdarzył się wypadek. Bussak przewrócił się z tricyklem na skręcie i poranił; to samo stało się Charronowi z powozem. Wyścigom sprzyjała cudna pogoda. *I. F.*

— Union vélocipédique de France prosi nas o zanotowanie, że głównym konsulem na Czechy, Morawę i Śląsk zamianowany został George Chudoba słuchacz medycyny w Pradze 1660 -- II.

— Król Belgijski ofiarował piękny medal jako nagrodę w wyścigu amatorów z Paryża do Brukseli.

— Wielką brukselską nagrodę (1000 frk.) w jeździe na łyżwach zdobył znany cyklista Aug. Underborg z Hamburga, zwalczywszy dzielnie 27 współzawodników.

— Mantegazza o jeździe na kole. Pośród senatorów królestwa włoskiego liczy jazda kołowa licznych zdecydowanych zwolenników. Jeden z najwybitniejszych między nimi, słynny profesor Paolo Mantegazza, poświęca w swoim „hygieniczno - popularnym almanachu" cały rozdział cyklistyce. Oświadcza się on tam jako zwolennik jazdy kołowej dla mężczyzn i kobiet a żałuje, że wiek nie pozwala mu już uprawiać tego sportu, który przyniósł ze sobą nową kulturę. W tym samym almanachu znachodzimy artykuł słynnego liryka Olindo Guerrini „W jaki sposób zostałem kolarzem?" — Inny senator Vitelleschi mimo swoich 70 lat wieku uprawia silnie sport wycieczkowy, a nawet zrobił niedawno wycieczkę kołową z Rzymu do Ancony.

— Londyn posiada 6 torów wyścigowych a to: Catford, Wood Green, Herne Hill, Putney, Kensal Rise, Crystal Palace. Obecnie przybędzie mu jeszcze siódmy tor letni i zimowy a kierownictwo jego budowy obejmie prawdopodobnie „Polytechnic Cycling Club". Koszta budowy wynosić mają 30 000 ft. szterl.

— Hr. Lew Tołstoj jest jak wiadomo gorącym zwolennikiem jazdy na kole i wyraża się o niej zawsze z wielkim zapałem. Wielki ten filozof wyraża się, że koło jest jednym z największych wynalazków naszego stulecia, i mniema o niem, że ono złamie w swoim czasie »noce ciemności«. Koło stało się w całem słowa tego znaczeniu kluczem do przyrody i naodwrót najsilniejszym środkiem do zniesienia różnicy między miastem a wsią. Lecz i nasze złe obyczaje polepszą się wskutek koła, a przedewszystkiem podniesie się pożycie obu płci obok siebie. Koło wyprowadzi kobietę z dusznej ciasnoty krępującego ją życia familijnego i towarzyskiego na łono boskiej przyrody, a wrażliwa jej dusza urośnie pod wpływem silnych wrażeń tego, co sama widziała i przeżyła. Skoro myślę o przyszłości — mówi Tołstoj — o tej przyszłości, kiedy każdy człowiek posługiwać się będzie tem znakomitem dziełem techniki, tak jak się dziś nie posługuje, to opanowuje mię pragnienie ujrzenia tej nowej epoki ludzkości.



Inne sporty.

— Konkurs łyżwiarski w jeździe sztucznej, rozpisany przez Lwowskie Tow. łyżwiarskie, rozegrał się według podanych w nrze 2. „Koła" reguł na panieńskich stawach w niedzielę dnia 14. z. m.

Zwycięzko z niego wyszły:

1. Panna Irena Polówna (złoty medal wielki).
2. Panna Zofia Kubalówna (złoty medal mały).
3. Pani Emilia Kowalska (srebrny medal wielki).
4. Panna K. Deckalówna (srebrny medal mały).

Z panów zaś:

1. Witołd Łoziński (medal złoty).
2. Adam Hebenstreit (medal srebrny).
3. Konrad Łoziński (medal bronzowy).

— P. T. koledzy sportowi, którzy chcieliby przystąpić do »Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów« jako członkowie prowincyonalni (zamiejscowi) raczą zgłosić się osobiście, lub pisemnie u podpisanego **ul. Ossolińskich L. II. drzwi Nr, 20. II. piętro**, gdzie przyjmuję wpisy i udzielam bliższych wskazówek.

Konsul „Warszawskiego Tow. Cyklistów"
na miasto Lwow.

W. Krobicki.

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— Kieszonkowy rower! Najnowszym tryumfem techniki cyklowej jest składane koło skonstruowane przez Francuza Juliusza Leguira. Do rozmaitych kieszonkowych artykułów, jak toalety, apteki, leksikony, szybkowarki, aparaty fotograficzne i t. d. przybywa koło „kieszonkowe“. Konstrukcya tego koła jest rzeczywiście zmyślną. Części ram wchodzą w siebie na kształt teleskopu i tak samo kierownica i widełki; koła składają się z czterech części otwierających się na kształt wachlarza a zaopatrzonych pneumatycznymi segmentami. Przyrząd posiada stosowną ilość rozmaitych sprężyn, tak, że złożenie roweru do użytku wymaga zaledwie kilku poruszeń rąk. O tym rowerze donosi biuro patentowe Reichelta do pisma „Radmarkt“.

— Koła z masy papierowej — to najnowszy wynalazek w dziedzinie budowy kół. Jakkolwiekby się to na pozór mogło zdawać śmiesznem, to z drugiej strony musimy sobie przypomnieć, że próbowano już budować kolejowe koła z papierowej masy, a nawet armaty, które się okazywały bardzo mocnemi. Cała rama koła, z którem robiono próby, zbudowana jest z tej masy i mimo ujechania wielu setek mil, pod ciężkimi jeźdźcami, po bardzo lichych drogach, znajduje się to koło w zupełnie dobrym stanie. Cała maszyna waży z przyborami tylko 20 funtów ang. (9 kg.). W najbliższym czasie ma być zbudowaną w Anglii wielka fabryka ram »papierowych«.

— Nowa fabryka welocypedów w Warszawie. W tych dniach zatwierdzone zostało nowe towarzystwo akcyjne pod firmą: »The Singer Cycle Co. Lmtd. Warszawa—Coventry«. Towarzystwo to zakłada w Warszawie wielką fabrykę welocypedów, które będą budowane wyłącznie z angielskich materjałów. Nowa fabryka połączyła się z istniejącym od lat kilku w Warszawie domem handlowym: »Maison Ormonde«, którego dawni właściciele pp.: Kosiński i Polakiewicz, zostaną akcjonarjuszami i głównymi dyrektorami fabryki. Fabryka obecnie znajduje się przy ulicy Marszałkowskiej, z wiosną zaś towarzystwo, rozporządzające kapitałem 800.000 funtów szterlingów, przystąpi do wystawienia budynków fabrycznych na Powązkach, pod Warszawą, na zakupionym niedawno placu, mającym 60.000 łokci kwadratowych przestrzeni.

W sobotę dnia 6. b. m. o godź. 8 wieczór zebranie L. K. C. w restauracyi Stadtmüllera.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców

we Lwowie.



Przewodniczący:
Aleksander Turzański
ul. Zielona l. 2.

Sekretarz:
Władysław Ligeza,
ul. Sokoła 13.

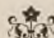
Skarbnik:
Artur Friedrich
ul. Koralnicka 8.

Sekretaryat: ul. Karola Ludwika l. 5.

Oddział Kolarzy Lwowskich.



Przewodniczący: Vacat.
Zastępca Przewodniczącego: Pieniążek Jarosław ul. Karola Ludwika l. 3.
Sekretarz: Podwyszyński Gustaw, ulica Trzeciego Maja l. 16.



Zarząd Oddziału Kolarzy zawiadamia, że **Walne zgromadzenie członków** odbędzie się dnia 6. marca b. r. o godź. 8. wieczór w górnej sali »Sokoła«.

Porządek dzienny jest następujący:

I. Zagajenie posiedzenia i odczytanie protokołu z Walnego Zgromadzenia z 7. marca 1896.

II. Sprawozdanie Zarządu z czynności za rok 1896.

III. Wnioski członków.

IV. Wybór nowego Zarządu na r. 1896.

Gustaw Podwyszyński — Sekretarz. *J. Pieniążek.* — Zast. przew.

Zarząd Kolarzy Lwowskich przypomina, iż co tydzień odbywają się zawsze od god. 8 do 9 wieczór: 1) w każdy wtorek i czwartek lekcye jazdy na kole (bicyklu) dla nowicyuszów członków oddziału kolarzy, jeśli się zbierze do nauki najmniej 5-ciu, zaś 2) w każdą sobotę ćwiczenia dla członków oddziału kolarzy, którzy już wprawnie jeżdżą na kole.

Za używanie maszyn do nauki, mają opłacać nowicyusze ryczałt w kwocie 1 zł. w. a. wprost do kasy towarzystwa w sekretaryacie, który przyjmuje również zgłoszenia do oddziału.

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser, ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan, ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul Akademicka 7.

Posiedzenie Wydziału L. K. C. odbyło się dnia 12. lutego w mieszkaniu Prezesa o godzinie 6. wieczorem. Obecni byli wszyscy członkowie Wydziału z wyjątkiem dra Mikolascha, który swą niebytność wytłómaczył. Uchwały powzięto następujące:

a). Przyjęto do wiadomości wpisanie na listę członków Klubu obiegowo przyjętych pp. Antoniego Oberbachera, porucznika 30. p. p. i dra Wiktora Hamerskiego, sekretarza c. k. prokuratoryi skarbu — nadto przez głosowanie przyjęto w poczet członków Klubu pp Franciszka Deyczakowskiego, inżyniera — Tadeusza Malisza, auskultanta c. k sądu — Wiktora Kratochwila, elektrotechnika — Ludwika Fydziatowicza, urzędnika banku krajowego.

b). Konsulami na prowincyi mianowano: na miasto Kraków p. Zdzisława Ritterschilda, na miasto Drohobycz p. Antoniego Dobrzańskiego.

c). Sprawę dochodu z balu Cyklistów odłożono do przyszłego posiedzenia, gdyż dotyczącego sprawozdania kasowego Skarbnik jeszcze nie wykończył.

d). Na wniosek jednego z członków Wydziału uchwalono w zasadzie urządzić w poście wieczorek humorystyczny siłami klubowemi (patrz artykuł p. t.: „Z życia klubowego“ w dzisiejszym numerze).

e). Na prośbę dra Fr. Krattera uchwalono użyczyć mu orlop aż do Walnego Zgromadzania.

Na tem Prezes zamknął posiedzenie Wydziału o godzinie trzy kwandranse na ósmą.

Dr. Mikolasch.

—

Upraszam jeszcze raz tych pp. wyścigowców, którzy garderobę w jesieni na torze pozostawili, by ją sobie w mojem mieszkaniu przy ul. Akademickiej l. 7 najdalej do 15. marca odebrali, w przeciwnym bowiem razie zostanie ona sprzedaną, a uzyskana gotowka oddaną do funduszu naprawy toru.

Gustaw Schnejder
gospodarz toru.

„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów.“
w Krakowie.

Prezes: Dominik hrabia Potocki.
Wiceprezes: Jerzy Fenz.
Sekretarz: Zygmunt Ziembicki, (Krupnicza l. 21. I.)
Skarbnik: Maksymilian Zajdzikowski, (św. Jana 17. parter).

Przyjęci do T. M. C. jako członkowie miejscowi p. Stanisław Szancer zaś jako zamiejscowi Fritz Hollback i Karol Schnetz z Sondershausen wprowadzeni przez konsula E. Müllera.

Z powodu częstych zapytań o wysokość wpisowego i wkładki do T. M C. zawiadamiam, że wpis wraz z odznaką Towarzystwa wynosi

wynosi	1	zł.	50 ct.
wkładka zaś	1	„	20 „
przesłanie odznaki i porto .	—	„	20 „
Razem	2	zł.	90 ct.

Również zawiadamiam, że pierwszy zgłaszający się z większego miasta galicyjskiego otrzymuje odznakę i tytuł konsula na to miasto. — Zgłoszenia i zapytania należy kierować na ręce Zygmunta Ziembickiego, Kraków, Krupnicza 21. I.

Zygmunt Ziembicki, sekretarz T. M. C.

O. K. S. Tarnowskiego.

Na ostatniem walnem zgromadzeniu Oddziału tarnowskich kolarzy wybrano na r 1897 następujący zarząd: Eugeniusz Katerla prezes, Karol Sichrawa zastępca. Ignacy Smalec. sekretarz, Władysław Stankowski skarbnik, tudzież Emil Samec, Karol Kostelecki, Roman Serednicki i Korasiewicz członkowie zarządu

Następnie uchwalono zaniechać w przyszłości wszelkich wyścigów, którejby miał urządzać Oddział, pozostawiając jednakże poszczególnym członkom zupełną swobodę w tym kierunku, a natomiast zastosować się do statutów i regulaminu klubu turystycznego na wzór oddziału stanisławowskiego.

Celem rozbudzenia zaś sportu odbywać się będzie codziennie w porze zimowej nauka jazdy na rowerze na sali gmachu Sokoła i ćwiczenia rejowe dla starszych członków, które z całą znajomością rzeczy podjął się przeprowadzić bezinteresownie przybyły do Tarnowa na dłuższy pobyt znany u nas powszechnie z wyścigów krakowskich i lwowskich druh Mańkowski z Krakowa.

Tarnów 15. lutego 1897.

Ignacy Smalec. *Katerla.*

J. WONDRACZEK

w Przemyślu, róg ul. Franciszkańskiej i placu na „Bramie“

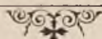
poleca

lekkie, trwałe i tanie koła pneumatyczne

„REGENT“

oraz wszelkie przybory do kół po cenach fabrycznych

Cenniki oryginalne fabryczne i wszelkie wyjaśnienia wysyłam bezpłatnie odwrotną pocztą.



C. i k. dostawca nadworny.

Dostawca Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego i Lwowskiego Klubu Cyklistów

H. ROSENTHAL

we Lwowie, ul. Kopernika 9.

POLECA:

Znakomite koła do jazdy „Adria“

W wyścigu Lwów-Sambor 21. lipca 1895 zyskał p. Artur Friedrich na kole „ADRIA“ pierwszą nagrodę.

Kompletne stroje dla kolarzy. — Mundury sokole, płaszcze, oraz wszelkie potrzeby do mundurów. — Stroje ćwiczebne sokole. — Mundury wojskowe i urzędnicze i wszelkie do nich potrzeby. — Wszelkie przybory do szermierki. — Przyjmuje zamówienia na sztandary i szarfy.

Ceny umiarkowane stałe.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Firma Wiktor Berger - Lwów

Jeneralne zastępstwo Państwowych Fabryk Steyr-Swift

ul. Akademicka 8.



2-gie Wyścigi międzynarodowe we Lwowie

dowiodły ponownie, że rowery fabryk państwowych Steyr-Swift przewyższają inne u nas znane marki *w lekkim biegu, dokładnej konstrukcyi i wytrzymałości* i że w uznaniu tego najlepsi nasi cykliści, którzy zalety maszyny ocenić potrafią, wyłącznie tymi rowerami się posługują

Ze świetnego rezultatu wyścigów nadmienić wystarczy, że

Mistrzowstwo Klubu Cyklistów na rok 1896/7

odniósł WPan Włodzimierz Strzelecki **na Swifcie**

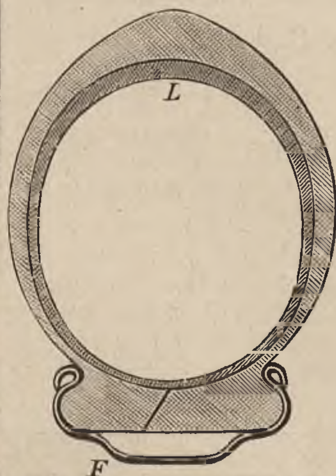
i że **Złoty medal w Biegu Juniorów** mimo silnej konkurencyi zdobył WPan Stanisław Pawluk również **na Swifcie.**

Z powodu schyłku sezonu ceny znacznie zniżone.

Austryacko-amerykańskie Towarzystwo akcyjne dla fabrykacyi gumy.

(Oesterreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Actiengesellschaft.

FABRYKI:	SKŁADY:
Wiedeń, **XIII.** Breitensee.	**Wiedeń**, I. Schottenring 23.
Wysočan obok Pragi.	**Praga**, ul. Hybernská 32.



Najlepszym

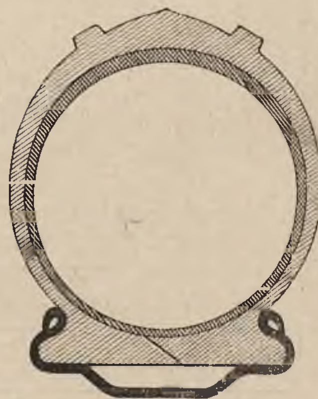
Pneumatykiem

jest

„Continental"

i za to też jest on najulubieńszym.

Wyroby dla Niemiec: Continental Cautchouc und Guttapercha C-ie, Hannower. — Wyroby dla Węgier: Ungarische Gummifabriks Actien-Gesellschaft, Budapest.



Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

Rok III. Dnia 15. marca 1897. Nr. 6.

„Koło.“

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 15. marca 1897. Nr. 6.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:

rocznie	4 zł.
półrocznie	2 „
kwartalnie	1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:

rocznie,	3 zł. — ct.
półrocznie	1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona	24 zł.
1/2 „	12 „
1/4 „	6 „
1/8 „	3 „

Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Notatki z wycieczki.

Spisane przez
LUDWIKA HIRSCHA.

(Ciąg dalszy.)



Całe jezioro otoczone groźnemi, zda się nieba sięgającemi turniami. Po prawej stronie nagie i gładkie grzbiety Miedzianych turni, za niemi wznosi swą groźną iglicę Mnich, dalej Mięguszowiecki, olbrzymia turnia Rysów, an lewo poszarpane grzbiety Skał żabich. Schronisko o kilkunastu wygodnych pokoikach z czystą pościelą, restauracyą, izbą dla przewodników, umożebnia nawet lubiącym wygody zwiedzenie takiego cudu natury, jakim jest Morskie Oko. Przewodnik mój zmęczony, zjadłszy wieczerzę udał się na spoczynek, ja zaś trawiony gorączką widzenia jak najwięcej, wybrałem się po smacznej i wcale niedrogiej kolacyi ścieżką prowadzącą lewą stroną jeziora, około spalonego schroniska węgierskiego, do Czarnego stawu leżącego o 200 metrów wyżej od Morskiego Oka.

Czarny staw, podobnie położony jak Morskie Oko, otoczenie jednak jeszcze groźniejsze i dziksze. Otaczają go w dalszym ciągu Skały Mieguszowieckiej, Rysów i Żabich. Za wiele to jednak było już na moje siły. Narozkoszowawszy się widokiem obu jezior ze szczytu dzielącej je grobli, ledwie że się dowlokłem o dobrym już zmroku do schroniska. Rano wstawszy o świcie zbudziłem zaraz mego przewodnika i nie mieszkając opuściłem schronisko udając się drogą tą, której część już w przeddzień wieczór przebyłem, ku szczytowi Rysów. Obszedłszy wschodnią stroną Morskie Oko, wspięliśmy się, idąc wzdłuż huczącego wodospadu, rozbijającego swe z górnego stawu wypływające, a do Morskiego Oka wpadające wody, po skałach z 200 metrowej wysokości na groblę, za którą rozlewa się Staw Czarny. Po obejściu również wschodnią stroną Czarnego stawu znów stromo pod górę po nad piergami i polami śniegowemi, a później wzdłuż szczeliny wypełnionej śniegiem zlodowaciałym, widocznej już z daleka, od której zdaje się Rysy wzięły swą nazwę. Gdyśmy już byli mniej więcej w połowie wysokości, zatrzymał się przewodnik, dając mi znaki ażebym się cicho doń zbliżył. Gdym to uczynił pyta mię cicho, wskazując na urwisko wznoszące się prawie prostopadle nad nami o jakie 30 kroków — czy widzicie? Kozica! Rzeczywiście ujrzałem wielkiego kozła stojącego na załomie pod turnią, który ujrzawszy nas wcale nie uciekał, ale śmiało przypatrywał się z góry czarnemi mądremi oczyma, nastawiwszy naprzód swe haczykowate rożki. Wydawał on od czasu do czasu charakterystyczny świst, którym widocznie swych towarzyszy ostrzegał, gdyż słychać było za pobliskiemi urwiskami łoskot strącanych kamieni. Wspinając się do góry widzie-

liśmy go jeszcze z pięć minut lekko skaczącego po skałach nad przepaściami i skubiącego roślinki rosnące w szczelinach. Mój Józek o mało ze skóry nie wyskoczył przypatrując się mu, snać żyłka myśliwska odezwała się w nim. Wygrażając ciupagą kozicy, rzekł: Ej, zebym tu tak miał kij dziurawy, zaraz bym cię spuścił z tej turnicy! Jeszcze jeden okaz wspaniały fauny tatrzańskiej nadarzyło mi się tu widzieć. Piękny orzeł szarozłotawy unosił się z ponad Morskiego Oka, zatoczył nad niem kilka kręgów, potem okrążył ze trzy razy Czarny staw, a wznosząc się ciągle w górę przeleciał blisko nas i znikł za sąsiednią turnią gór Żabich. Dziwnie to wyglądało, iż przypatrywaliśmy się mu ciągle prawie z góry. Pierwszy raz w życiu przytrafiło mi się, iż widziałem takiego ptaka z rozpiętemi skrzydłami — z góry.

Około 10-tej godziny, drapiąc się okrakiem ostrym grzebieniem, spuszczającym się od szczytu Rysów ku Żabim Turniom, usłyszeliśmy ze szczytu głośne i wesołe »halo«. Równocześnie prawie z nami wszedł z węgierskiej strony na wierzchołek Medyli z Tryestu włoch nazwiskiem Reyer, wysłany przez Alpejskie Towarzystwo w Tryeście w celu opisania Tatr. Niebo bez chmurki, powietrze czyste, najdalsze więc okolice widać doskonale. Uczucia, jakie mną ogarnęło na widok roztaczający się u stóp naszych w około, opisywać nawet się nie będę silił. Trzebaby wymienić wszystkie szczyty tatrzańskie, ażeby wyliczyć wierzchołki, które stąd widać, między innemi: Lodowy, Łomnicę, Gierlach, Ganek, Wysoką, Krywań, Świnicę etc. Widać stąd również 12 stawów. Na północ Staw Czarny i Morskie Oko, które stąd wyglądają jak okulary, a wydają się prawie równej wielkości, gdyż Morskie Oko leży dalej i o 200 metrów niżej. Od węgierskiej strony u podnóża stromej ściany Rysów Staw Czeski etc. Narozkoszowawszy się wspaniałym widokiem i zjadłszy wspólnie śniadanie, zostawiliśmy nasze karty w flaszce z odbitą szyjką schowanej w szczelinie skały i rozłączyliśmy się wracając w przeciwnych kierunkach, my do schroniska nad Morskiem Okiem, a oni napowrót nad Popradzkie. Przewodnik mój co chwila mnie upominał: „Trzymajcie się, bo jakbyście tu wyfurknęli, toby i kostecka na dół nie doleciała“. Ja znów nagliłem go do pospiechu, gdyż było to już 2. września, a ja 5. rano musiałem być we Lwowie. O pół do trzeciej stanęliśmy w schronisku, gdzie nas już oczekiwał zamówiony obiad.

(Dokończenie nastąpi).



Zemsta pana Ignacego.

HUMORESKA.

Napisał Stanisław Wierzbicki.

(Ciąg dalszy).

W ten sposób niespełna w dwa miesiące nauczył się pan Antoni cały sonet na pamięć, a nawet miał zamiar deklamowac go na wieczorku, który miał się niebawem odbyć z okazyi pierwszego „jour fix'u“ cyklistów w restauracyi Turlińskiego. Tej to deklamacyi głównie zawdzięczał jeszcze pan Antoni długotrwałą całość swojej osoby i swego roweru, albowiem dzieci, pijaki, a nawet i baby, słysząc te błagalne jęki, usuwały się na bok, na lewo, na prawo, robią często uwagę, jaki ten pan grzeczny i jak pięknie prosi.

Nieszczęście znów chciało, że i pan Ignacy uczył się właśnie tego samego sonetu na ten sam wieczorek i w tym celu, dla wyćwiczenia się w modulacyi głosu, wyjeżdżał także w pole na rowerze i albo jadąc, albo usiadłszy nad drogą recytował z zapałem: „Już zmrok zapada, nigdzie drogi, ni kurhanu...“

Otóż zdarzyło się raz jednego księżycowego wieczoru, że pan Ignacy, siedząc w rowie ponad drogą, po raz ostatni powtarzał swój sonet Nazajutrz miał się odbyć wspomniany wieczór cyklistów, był to zat m ostatni czas wycieniowania i wydoskonalenia jego kreacyi.

Noc księżycowa, cisza, niebo zasiane milionami gwiazd, powietrze przesycone zapachem kwiatów, — wszystko to nastrajało pana Ignacego prawdziwie poetyckim zapałem. Wsparty plecami o drzewo, z twarzą zwróconą do gwiazd, w jednej ręce trzymając rower, a w drugiej tom poezyi Mickiewicza, deklamował z przejęciem:

„Stójmy!... Jak cicho! Słyszę ciągnące żórawie...“

W tem, jakby echem odbite, posłyszał tuż przed sobą z patosem powtarzane słowa:

Lwów - Zakopane - Poznań.

Notatki z wycieczki,

skreślił Dr. Jan Rzepecki.

(Ciąg dalszy).



Imponują mi wprawdzie nasi sprężyści cykliści, którzy bez względu na pogodę, wybrawszy się raz w drogę, wyrzekają się zupełnie pomocy pary, ale ostatecznie nie budzą oni we mnie zazdrości. Prawdziwą przyjemność jazdy na rowerze odczuwam tylko wtedy, gdy mam choćby jaki taki, ale suchy grunt pod pneumatykiem i gdy mi się woda nie leje za kołnierz i do trzewików. Jeżeli jednak oba te warunki jednocześnie nie dopiszą, wolę zawsze kapitulować i schronić się pod dach wagonu albo najbliższej karczmy.

W Krakowie, u Fuchsa, spotkałem się i poznałem z dr. Niementowskim, który odbywał podróż na rowerze ze Lwowa do Paryża. Do Wrocławia wypadała nam jedna i ta sama droga, nęciła mnie myśl jazdy z towarzyszem, ale zarazem odstraszały padający wciąż deszcz i prawdopodobnie mizerny wskutek tego stan dróg. Ostatecznie stanęło na tem, że następny dzień spędzimy w Krakowie, drugiego zaś dnia pojedziemy dalej a mianowicie dr. N. na kole przez Zator, ja zaś koleją do Oświęcimia, za Oświęcimem miał mnie towarzysz dogonić, a nocleg oznaczyliśmy sobie w Wielkich Strzelcach w połowie drogi do Wrocławia.

Dnia 8. sierpnia około 9. rano stanąłem w Oświęcimie. Dopełniwszy formalności cłowych, wyprowadzam rower za dworzec, wsiadam i przekonuję się, że droga dojazdowa do miasta i granicy stanowi jednę kałużę błota; prowadzę tedy maszynę, po drugiej stronie rowu przydrożnego i nareszcie dobijam do austryackiej. a następnie już na rowerze do pruskiej komory, gdziem tłustego prusaka w zielonym mundurze pozostawił w jego mniemaniu, że jadę zwiedzić wystawę berlińską i liznąć wysokiej kultury niemieckiej, ani sie domyślał, że dążę na „Nationalfest“ (Zlot sokoli do Poznania.

Gościniec pruski od samej granicy nie zachwycił mnie wcale, z powodu dziur i błota: w dodatku prowadziłem rower na przestrzeni jednego kilometra, gdyż szosy szutrowano właśnie, a boczna droga tak zwana latowa z powodu błota była niedoprzebycia. Jechałem też powolnem tempem ze względu na towarzysza, który mnie miał dopędzić i minąwszy Bieruń, Cichawę (skąd znane na Szląsku piwo cichawskie

---

„Stó... stójmy... jjak ci - cho - na bok - na lewo - na prawo...“

Pan Ignacy formalnie zgłupiał, a przestraszył się jeszcze bardziej. Ostrożnie wychylił się z po za drzewa i spostrzegł, o zgrozo, pana Antoniego, który widocznie nie przestając go prześladować, aż tu przyjechał za nim i naśladując jego pozycyę, modulacye i wibracye jego głosu stał tuż przed nim z rowerem na środku drogi i najwyraźniej parodyował jego deklamacyę.

Ah! tego to już zanadto! Zemsty, zemsty za każdą cenę! Nie wiele się namyślając rzucił na pana Antoniego tomem Mickiewicza, który trzymał w ręce. Pan Ignacy nigdy nie był na polowaniu, był zresztą zirytowany, trząsł się cały z oburzenia, nic dziwnego więc, że nie trafił. Książka uderzyła o rączki roweru pana Antoniego i spadła u stóp jego. To go obudziło, — przestał deklamować i sądząc, że to jego Mickiewicz urwał mu się z rączek, podniósł go, włożył do bocznej kieszeni i siadłszy na rower dokończył:

„je...jedźmy, nnikt nnie woła“.

Pan Ignacy widząc to, oniemiał, — prawie, że stracił przytomnosć. Rzucił się na trawę przesyconą rosą, schował twarz w dłonie i ryczał z bolu, z gniewu, z oburzenia.

Na drugi dzień rano obudziwszy się, poczuł najpierw pan Ignacy, że znów ma wrzód na języku, że mu policzki niemożliwie ciężą, a w gardle coś ściska. Wyskoczywszy z łóżka, przekonał się w zwierciadle, że ma twarz z obu stron zapuchniętą, — a potem, że nawet losu swojego głośno przeklinać nie może, bo ma chrypkę jak basy.

Wściekły gniew ogarnął pana Ignacego! Właśnie miał deklamować na wieczorku cyklistów, na którym teraz ani pokazać się nie będzie mógł. Wszystkiemu temu winien zaś jego gospodarz, — ten jego wróg zacięty, któremu on nawet marnego nie powiedział słowa.

(Ciąg dalszy nastąpi).

P. Fela Kaftal, sprawozdawczyni „Kurjera Porannego“, swoim zwyczajem robiła przegląd tualet damskich.

Dla ścisłości dodać muszę, że damom wręczane były prześliczne pluszowe woreczki do przechowywania karnetów i bardzo zgrabnego wierszyka, ofiarowanego nadobnym tancerkom przez redakcję „Cyklisty“. Panowie, co uważać należy za bardzo pożyteczną inowację, również obdarzeni zostali karnetami, dla notowania w nich nazwisk tancerek, z któremi im przyszło w udziale tańczyć.

P. Koprowski, ogrodnik towarzystwa, przyozdobił pięknie salę w roślinność, p. Mergenthaler zaś kierował wspaniałem urządzeniem dekoracyjnem. *F. J. Sand.*

Moskwa w marcu.

Idąc z prądem czasu, zaczęło bardzo rozpowszechnione tutejsze pismo »Cyklista« (Redakcya w Moskwie, Kuznecki most) od 1. stycznia b. r. wychodzić codziennie. Rosyjski »Cyklista« założonym został przed trzema laty przez Dymitra Galamzina, który zdołał pozyskać takich współpracowników, jak znany moskiewski turysta Karol Peters, petersburski pisarz sportowy Anatol Lehmann, dalej bracia Kawscy i w. i., toż postawił to pismo od razu na czele tutejszego ruchu sportowego. Staraniem »Cyklisty« odbył się wyścig dystansowy z Petersburga do Moskwy przeszło 700 km., jego staraniem odbyli znani turyści Teodor Kawski i Aleksander Dukuczajew swą podróż kołową do Paryża a następnie przez Wiedeń do Rzymu, a Karol Peters honorowy sekretarz Moskiewskiego K. C. z r. 1888 do Berlina a następnie na zjazd niem. związku do Halli, a wreszcie tandemiści Waldemar Kawski i Waldemar Dolinin do Pesztu, Wiednia Rzymu i Paryża — wszystko to są przedsięwzięcia sportowe, któremi sobie to pismo zjednało przychylność i poparcie całego naszego świata sportowego: Obecnie zaprenumerowały »Cyklistę« wszystkie największe rosyjskie kluby (jak np. Mosk. K. C. z r. 1888 liczący 700 członków) dla wszystkich swoich członków, nakład tedy jego idzie już dziś na tysiące.

Wyścigi na zimowym torze, które się tu odbyły 22. lutego, przyniosły 900 Rs. czystego dochodu, a świetny ten wynik przypisać należy współudziałowi takich sił, jak Fournier, Boulay i Dernaucourt z Paryża, bracia Kramer z Chicago i Golowkow z Charkowa. Sport wyścigowy taką się tu cieszy sympatyą, iż grono kapitalistów zamierza zbudować nowy zimowy tor, według najnowszych wymogów techniki, którego koszta obliczają na pół miliona rubli!

Bardzo udałe fotografie tutejszych sportmenów, wykonane przez fotografa amatora Aleksandra Smirnowa (Moskwa, Szitnaja ul.) są u tegoż do nabycia. Na żądanie wysyła on też darmo miniaturowe odbitki tych fotografii.

Wyszła tu też niedawno sportowa nowość muzyczna, a mianowicie „Marsz cyklistów“ Karola Petersa, jędrna i melodyjna kompozycya, którą kompozytor wysyła za przesłaniem 80 fen. w markach pocztowych (adres: Moskwa, Lalin Perewłok nr. 3). *Teodor Iwanow.*

Sprawozdanie
Zarządu Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego
za rok 1896
przedłożone Walnemu Zebraniu
w dniu 6. marca 1897.

Na dorocznem walnem zebraniu uczestników oddziału kolarzy w dniu 7. marca 1896 wybrano zarząd, który na posiedzeniu w dniu 13. marca tegoż roku ukonstytuował się w ten sposób:

Przewodniczącym wybrano: Wiktora Krobickiego, zastępcą Jarosława Pieniążka, sekretarzem Gustawa Podwyszyńskiego, naczelnikami jazdy Kazimierza Borkowskiego, Gustawa Neussera i Gustawa Schnejdra, skarbnikiem i gospodarzem Jana Smutnego, nadto członkami zarządu Wiktora Osiadacza i Albina Todschindlera.

Ilość naszych członków wynosiła w ubiegłym roku 243, z tych ustąpiło sześciu, stan przeto z dniem 1. stycznia 1897 wynosił 236, to jest o 89 członków więcej, jak roku w ostatnim.

Cyfry te dowodzą prawidłowego rozwoju naszego oddziału.

Nauka jazdy na kole i ćwiczenia członków odbywały się w sali Sokoła we wtorki, czwartki i

soboty, w miesiącach zimowych od 8 do 9 wieczorem, latem zaś od 7 do w pół do 9 rano, pod kierunkiem nauczyciela Alojzego Walleka.

Przez cały ten czas brało udział w ćwiczeniach 67 mężczyzn, 5 uczniów i 6 kobiet — razem 78 osób. Na każdej lekcyi bywało średnio po 10 członków.

O ile z uznaniem należy zaznaczyć gorliwą i wydatną pracę nauczyciela, o tyle z drugiej strony z przykrością konstatuje zarząd, iż pomimo usiłowań i wielokrotnych wezwań, nie powiodło mu się zachęcić członków już dobrze i pewnie jeżdżących, do ugodzenia wspólnych ćwiczeń, tak zwanych rejowych, na które przeznaczono sobotę wieczorem.

Ta obojętność, a mówiąc wyraźniej, wprost niechęć naszych członków, daje się tem mniej usprawiedliwić, a tem bardziej zasługuje na wytknięcie, że gniazda, o wiele młodsze, a liczebnie o wiele słabsze od naszego, wykazują pod tym względem bardzo ładne wyniki, jakto widzieliśmy na popisie we Lwowie i w czasie ostatniego zlotu sokolstwa w Krakowie.

Gorliwy nauczyciel naszego oddziału opracował odpowiedne ćwiczenia, nadto i organ nasz »Koło« w całym szeregu numerów i bardzo udatnych rysunków myśl tę gorąco popierał, a mimo to nikt się do wspólnych ćwiczeń nie zgłaszał.

W sezonie ubiegłego roku urządzono następujące wycieczki, które zawsze, stosownie do życzenia wyrażonego przez ostatnie Walne zebranie, ogłaszano na kilka dni naprzód za pośrednictwem dzienników, po większej części bardzo dla nas łaskawych, albo też za pomocą zawiadomień za kratkami w gmachu Sokoła i za oknami kilku tutejszych magazynów sportowych.

Pod względem udziału członków najlepiej udała nam się inauguracyjna wycieczka do Gródka przedsięwzięta z początkiem maja, ale fatalna pogoda, deszcz i błoto były przyczyną, że nie wszyscyśmy dojechali na miejsce

Natomiast mniej liczne, chociaż w lepszych warunkach były późniejsze, wspólne wycieczki, a mianowicie:

d. 10. maja do Żółkwi,
„ 14. „ do Drohobycza,
„ 31. „ do Chodorowa i Rohatyna,
„ 14. czerwca do Kamionki strumiłowej,
„ 20. września do Przemyśla,
„ 6. października do Stryja i Skolego.

Wycieczki przedsięwzięte przed zlotem w Krakowie miały przedewszystkiem na celu agitacyę w odnośnych gniazdach celem licznego wysłania swych członków na zlot, co wszędzie sympatycznie i życzliwie przyjęto.

Na zaproszenie Lwow. Klubu Cyklistów wzięliśmy liczny udział w uroczystościach jubileuszowych tego starszego, a bratniego nam Towarzystwa zarówno w pochodzie, jak i w bankiecie, a to ku życzliwemu uznaniu i podziękowaniu jego wydziału.

Oprócz powyższych wycieczek, w których zawsze brał udział jeden lub więcej członków zarządu, odbyło się wiele innych urządzonych nie przez zarząd, lecz przez poszczególnych członków naszego oddziału, zarówno w najbliższe okolice Lwowa, jakoteż na dalsze odległości.

Z prawdziwą przyjemnością godzi się tu zaznaczyć, że brało w nich udział, co raz więcej naszych kobiet, które powoli zaczynają się przekonywać do tego sportu, a skoro raz wezmą go w swoją opiekę, wyjdzie mu to niezawodnie na pożytek i rozpowszechni więcej, czego, jak sądzę, wszyscy gorąco pragniemy.

Bez fałszywej skromności, owszem, z pewną dumą podnieść w tem sprawozdaniu należy, że nasza odznaka sokola, dzięki poszanowaniu tego znaku przez naszych członków, zdołała sobie zjednać wszędzie dobrą opinję, a kolarze opatrzeni jej godłem doznają stale życzliwego i serdecznego przyjęcia.

Jestem najmocniej przekonany, że zdanie to potwierdzą wszyscy, którzy odbyli w ubiegłym sezonie dalsze wybrawy, i że wszędzie, dokąd dotarli, mogli się dowodnie przekonać, że ten nasz skromny znaczek otwiera im na ścieżaj serca wszystkich kolegów sportowych.

W tem miejscu godzi się wspomnieć, że oprócz już przytoczonych wyżej, członkowie naszego oddziału odbyli następujące dalsze wycieczki.

Dr. Stefan Niementowski do Włoch i Francyi w ogólnej liczbie przeszło 10 tysięcy kilometrów.

Jarosław Pieniążek i Kazimierz Borkowski przez Sandomierz, Warszawę, Toruń do Gdańska, poczem przez Częstochowę i Kraków z powrotem do Lwowa.

Dr. Jan Rzepecki do Poznania.

Jan Wolski na około Galicyi, a Ludwik Hirsch do Zakopanego i innych miejsc zdrojowych w Galicyi.

Oprócz pierwszej, wszystkie inne wyprawy opisali odnośni członkowie w naszym organie „Koło“, które mojem skromnem zdaniem wszyscyśmy gorąco popierać powinni.

Wyścigów odbyło się dwa, a mianowicie; d. 12. lipca 1896 na przestrzeni 70 km. ku Przemyślowi, i 20. września na przestrzeni 50 km. na tymże gościńcu. W obydwu zostaliśmy pokonani przez Krakowiaków, czego im jednak nie zazdrościmy, a do dalszego współzawodnictwa zapraszamy.

Lepiej powiodło się naszym członkom na torze Lwowskiego Klubu Cyklistów, gdzie poważna liczba naszych brała udział i zdobyła tamże kilka nagród.

Rachunek naszej kasy podręcznej przedstawia się w ten sposób:

zapas gotówki	złr	19·—
Ryczałt z kasy Sokoła	„	100·—
Z sprzedaży starego inwentarza	„	30·75
Z zapisów do wyścigów	„	50·—
Datki dobrowolne	„	3·50
Razem	Złr.	203·25
Rozchody: Zakup inwentarza	„	21·05
Koszta kancelaryjne	„	38·76
Wyścigi i wycieczki	„	54·75
Nagrody	„	55·—
Zapas wstążeczek	„	17·—
Gotówką	„	16·69
Razem	Złr.	203·25

Kończąc nasze sprawozdanie z prawdziwym żalem wspomnieć musimy, że gdy dotychczasowy przewodniczący Wiktor Krobicki pismem z dnia 30. listopada 1896 zrzekł się przewodnictwa, obowiązki jego wedle najlepszych swych sił i możności pełnił zastępczo Jarosław Pieniązek, co mu, w obec niezaprzeczonych zasług druha Krobickiego, jakie położył dla naszego oddziału łatwem być nie mogło. My członkowie zarządu. którzy byliśmy najbliższymi świadkami jego gorliwej i wydatnej pracy, w uznaniu tejże i w dowód naszego dlań szacunku ofiarowaliśmy mu skromny upominek z odpowiednim napisem — teraz zaś mam zaszczyt wezwać szanowne zgromadzenie, aby potwierdziło nasze dobre chęci i przez powstanie podziękowało naszemu byłemu przewodniczącemu dr. Wiktorowi Krobickiemu.

Na tem kończymy sprawozdanie za rok 1896 dziękując szanownym druhom za tak liczny udział w naszem zebraniu. *Jarosław Pieniażek.*
Zastępca przew.



Druga wystawa kolarska w Berlinie

W dniu 1-go marca otwarto w starym gmachu parlamentu przy „*Leipzigerstrasse*“ wystawę kolarską, urządzoną staraniem berlińskiego klubu „*Borussia*“, pomimo uchwały „*Związku niemieckich fabrykantów kół*“, zabraniającej członkom branie udziału w wystawie.

W polemice, jaka się wskutek tego toczy prawie od dwóch miesięcy pomiędzy organem związku „*Radwelt*“, a dodatkiem sportowym do „*Kleines Journal*“, który jest rzecznikiem wystawy, motywowali fabrykanci swoje postanowienie spóźnioną porą i statutami związku.

Że wobec tego straciła wystawa dużo na znaczeniu i przybrała więcej lokalny charakter, jest rzeczą jasną; zważywszy jednak, że w Berlinie jest około 15 fabryk kół i przeszło 70 większych handli reprezentujących około 100 marek niemieckich i zagranicznych, można się było spodziewać, że wystawa przedstawiać będzie dość interesujący obraz.

I rzeczywiście, pomimo, iż skrzętnie studyowałem wszelkie sprawozdania z wielkich wystaw paryskich i londyńskich kończące się zwykle jakby narzekaniem na brak epokowych wynalazków i nowości; znalazłem w wystawie berlińskiej kilka nowych i interesujących szczegółów.

Wystawę podzielono na następujące trzy główne grupy:

1). Koła.
2). Części składowe i przybory.
3). Ubrania sportowe.

Koła reprezentowane są przez 35 marek niemieckich, 18 amerykańskich, 4 angielskie, 2 austryackie i 1 francuską; ogółem w liczbie około 500 maszyn, co jest dość pokaźną cyfrą, malejącą wszakże wobec np. ostatniej wystawy kolarskiej w Chicago, na której było, jak donoszą pisma 35000 kół.

Charakterystyczną jest znaczna ilość fabrykatów amerykańskich, które na pierwszy rzut oka wyróżniają się od innych węższemi rurami, okrągłemi cienkiemi korbami, różnobarwną emalią i przeważnem użyciem drzewa na dzwona i kierownice, co zresztą rozpowszechnia się także w Europie. Lubo Amerykanie wprowadzili do fabrykacyi kół wiele rzeczywiście pożytecznych i praktycznych nowości, jednakże ich maszyny przedstawiają się na oko, z niektórymi wyjątkami, dość niezgrabnie. Ale „de gustibus non est disputandum“, a dla wartości maszyny jest głównie jej trwałość miarodajną, która dopiero w użyciu na jaw wychodzi.

Lecz przypatrzmy się przedewszystkiem nowościom wystawy. Do najciekawszych należą w pierwszym rzędzie koła *Duplex* firmy *G. Malchin* w Belinie, z przyrządem do zmiany przenośni podczas jazdy, pomysłu rządowego budowniczego *Schweersa*. Trudna ta kwestya, nad którą już tylu powołanych i niepowołanych wynalazców łamało sobie głowy, została tutaj rozwiązana w sposób prawie zupełnie zadowalający. Przyrząd składa się z dwu zwyczajnych łańcuchowych przenośni po obu stronach koła. Duże kółka zębate są stale połączone z korbą, małe zaś mogą być naprzemian sprzęgane z tylnem kołem przez przełożenie małej dźwigni znajdującej się na górnej części ramy w pobliżu kierownicy.

Szczegóły konstrukcyi trudno opisać w krótkości bez pomocy rysunku, nadmieniam więc tylko, że mechanizm funkcyonuje doskonale i gromadzi tłumy ciekawych, którzy kręcą korbami utwierdzonych na żelaznych ciężkich postumentach maszyn, podczas gdy demonstrujący wynalazca co chwila przenośnię zmienia. Ujemną stronę wynalazku stanowi wprawdzie zwiększenie wagi maszyny o ciężar łańcucha, dwu kółek zębatych i przyrządu włączającego, tudzież zawsze pewna komplikacya konstrukcyi; korzyści jednak podwójnej transmisyi są dla turysty w górzystym zwłaszcza terenie ogromne. (Ciąg dalszy nastąpi).

KRONIKA.

— Sprostowanie: W »Kole« Nr. 5. z dnia 1. marca b. r., podając listę komitetu wieczorkowego Lwowskiego Klubu Cyklistów, opuściłem przez omyłkę prezesa Towarzystwa Kolarzy Wyścigowców, pana Turzańskiego — co niniejszem prostuję.

Dr. Mikolasch.

— Nr. 1. »Koła« z 1. stycznia 1897 rozesłany został niektórym z naszych przyjaciół w większej liczbie egzemplarzy do rozdania »na okaz« w gronie znajomych. Ze względu że numer ten został przez zgłaszających się później prenumeratorów w naszej administracyi zupełnie rozebrany, zwracamy się do tych, którzyby byli jeszcze w posiadaniu pewnej liczby egzemplarzy numeru 1. z prośbą, by nam zechcieli zbędne egzemplarze na nasze koszta zwrócić

— P. Stanisław Majewski inżynier w Warszawie zamieszkały odbył w zeszłym roku piękną wycieczkę na Mazury Pruskie. Bardzo zajmujący opis tej wycieczki rozpoczniemy drukować w jednym z najbliższych numerów »Koła«.

— Z wiedeńskiego zimowego toru. Dnia 28. lutego do najciekawszych biegów należał match między Erosem na rowerze, a parą Max i Verheyen na tandemie. W obu biegach zwyciężył Eros, a to w pierwszym na 1609 m w 2:17, w drugim na 2000 m. w 3:26$^1/_5$.

— Heller jest widocznie »pechowcem«. Znów spadł przy treningu i złamał sobie prawe ramię.

— Arend był niedawno w wielkiem niebezpieczeństwie. Przez przecięcie nabrzmiałego gruczołu przyszło zakażenie krwi, tak że musiano ranę wycinać i dzięki temu jest mu już dziś lepiej.

— Match między Morinem, Parlbym a Jaap Edenem odbyć się ma 21. b. m. w Paryżu. Jeżeli przyjdzie do skutku, to będzie nadzwyczaj ciekawą walką.

— Mistrzowstwo Rosyi północnej na r 1897 zdobył 13. lutego A. Dokuczajew przeciw Diakowowi, Czudowowi, Boulay'owi, Lamberjarkowi i Fournierowi. Przestrzeń 26$^2/_3$ km. zrobił w 42:51.

— Statut rosyjskiego związku kolarskiego wycieczkowego (Obszczerstwo Velocipedistow-Turistow) uzyskał ministeryalne zatwierdzenie. Wkładka roczna wynosi Rs. 6·—, wstępne Rs. 2·—. Zaraz przystąpiło do związku przeszło 400 członków.

— Z Paryża. W matchu na 50 km. między Championem a Tom. Lintonem dnia 28. z. m. zwyciężył Champion w 1:02:53. August Lehr przybył do Paryża i pilnie się trenuje.

— Verdi znany kompozytor, liczący obecnie lat 83 rozpoczął naukę jazdy na kole.

— Pruskie ministerstwo kolejowe zarządziło, iż cyklistom wolno jest brać koła ze sobą do wozów 4 klasy bez wszelkich opłat.

— Włościański klub założonym został w jednej wsi pod Jurjewem (Dorpat). Jest to pierwszy przykład podobnej korporacyi ludowej w Ces Rosyjskiem.

— Belgijskie ministerstwo wojny rozpisało konkurs na najlepsze koło składane dla użytku w armii.

— Zarząd poczt angielskich nabył 10.000 kół dla listonoszów i posłańców.

— Wspaniały pałac kolarski będzie osobliwością godną widzenia na paryskiej światowej wystawie w r. 1900. Całe zabudowanie składać się będzie z powiększonych stosownie części składowych kół i tak np. okna tworzyć będą wielkie koła, a wielka piramida z kół uwieńczy szczyt zabudowania. Mieścić się tam będzie wystawa retrospektywna od najdawniejszych, aż do najnowszych czasów, pogląd na całą fabrykacyę kół i części składowych, kelnerzy na kołach. Naturalnie wszelkie dekoracye będą na temat koła i jego składowych części, a nawet widelce w restauracyi będą miniaturą widełek przedniego koła. Dla rowerów wodnych będzie w bocznem zabudowaniu kolosalny basen z ruchomem dnem, dla tworzenia fal, wskutek czego próby dla tych wehikułów nie będą łatwe.

— W 80 roku życia cyklistką. Miss Christina Yates, Amerykanka zasługuje zapewne na miano najstarszej cyklistki na świecie. Ależ bo przy tem należy do bardzo wytrwałych i tęgich jezdczyń i bodaj czy nie więcej wytrzyma aniżeli niejedna o połowę młodsza. Cieszy się ona znakomitem zdrowiem i twierdzi, że właśnie jazda na kole jest główną podstawą jej dobrego zdrowia.

SKRZYNKA KORESPONDENCYJNA.

Poszukuję towarzysza podróży na kole z Przemyśla do Tryjestu przez Budapeszt; podróż obliczona na 14 dni — rozpocznie się w kwietniu w drugi dzień świąt wielkanocnych. Korespondencye co do bliższych informacyj wprost do mnie.

Władysław Mianowski
naczelnik „Sokoła przemykiego".

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser, ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan, ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

Na posiedzeniu Wydziału, które się odbyło na dniu 9. marca o godz. 6-tej wieczorem w apartamentach Prezesa L. K. C., obecni byli pp. dr. hr. Drohojowski, dr. Mikolasch, Neusser, dr Piotrowski, Pižl, por. Pohl, Romaszkan, Schneider, Smutny, tudzież jako gość p. Kuschee.

a). Przyjęto w poczet członków Klubu pp.:

Zygmunta Pietruskiego, sekretarza c. k. namiestnictwa, Arnolda Nawratila, nadinspektora przemysłowego i c. k. radcę namiestnictwa, Jana Edwarda Wissmüllera, księgarza.

b) Inżynier Pižl referował swój plan robót ziemnych około toru i powierzchni torowej. Wywiązała się dyskusja, która atoli z powodu nieobecności głównego referenta sprawy rekonstrukcyi toru, dra Dawidowskiego, nie doprowadziła do żadnych ważniejszych uchwał. — Na razie postanowiono tylko zakupić kamień.

Dr Mikolasch.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców
we Lwowie.



Przewodniczący: Aleksander Turzański ul. Zielona l. 2.

Sekretarz: Władysław Ligęza, ul. Sokoła 13.

Skarbnik: Artur Friedrich ul Koralnicka 8.

Sekretaryat: ul Karola Ludwika l. 5.

Na posiedzeniu Wydziału T. K. W. z dnia 4. marca zostali przyjęci w poczet członków: pp Fryderyk Raus c. i k. porucznik, Seweryn Komuniewski księgarz, Gustaw Hawranek kupiec, Jan Pangerl handlowiec i Adam Hebenstreit prywatysta.

Uchwalono podać do wiadomości:

a) że wpisowe do T. K. W. wynosi 2 złr. wkładka miesięczna 50 ct. — członkowie wspierający płacą kwartalnie 1 złr.

b) że I. Walne Zgromadzenie członków T. K. W. odbędzie się w niedzielę d. 21. marca o godź. 3. popołudniu, w hotelu krakowskim nr. pokoju 32 z następującym porządkiem dziennym:

1. Odczytanie protokołu z zebrania założycieli Towarzystwa.
2. Sprawozdanie Wydziału z dotychczasowej czynności.
3. Wnioski Wydziału.
4. Wnioski członków.
5. Sprawy osobiste.
6. Interpelacye.
7. Wybór przewodniczącego, tegoż zastępcy, 7 członków Wydziału i komisyi rewizyjnej.

Zgłoszenia i wszelkie pisma prosimy nadsyłać do sekretaryatu, pieniądze zaś do skarbnika.

Tadeusz Gustowicz.

Oddział Kolarzy Lwowskich.

Na Walnem zebraniu O. K. S. Lwowskiego z dnia 8. b. m. wybrano nowy Zarząd, który się ukonstytuował w następujący sposób; Przewodniczący: Dr. Eugeniusz Kozierowski, zastępca przew.: Jarosław Pieniążek, sekretarz: Bayger, naczelnik jazdy: Turzański Południewski i Domiczek, gospodarz: Wallek, skarbnik: Todschindler, członek Zarządu: dr. Tadeusz Bałłaban.

Zarząd Kolarzy Lwowskich przypomina, iż co tydzień odbywają się zawsze od godz. 8 do 9 wieczór: 1) w każdy wtorek i czwartek lekcye jazdy na kole (bicyklu) dla nowicyuszów członków oddziału kolarzy, jeśli się zbierze do nauki najmniej 5-ciu, zaś 2) w każdą sobotę ćwiczenia dla członków oddziału kolarzy, którzy już wprawnie jeżdżą na kole.

LITERATURA.

— Nakładem Hansa Czermaka we Wiedniu (I. Schotternring 6.) wyszło dziełko p. t. „Oesterr. ungar Radfahrer-Compass 1897) zawierające dokładny przegląd wszelkich działów sportu kołowego przedewszystkiem w monarchii Austro-węgierskiej a nadto przegląd wszystkich zagranicznych związków kolarskich i towarzystw całego świata. Możemy dziełko to szczerze polecić każdemu, kogo sport cokolwiek zajmuje, a bardziej jeszcze każdemu, który zamierza robić jakieś wycieczki. Znajdzie on tu dokładne informacye co do hoteli, warstatów reparacyjnych, klubów itd. nietylko w całej monarchii ale prawie całego świata. Są tam też wymienione dokładnie wszystkie galicyjskie kluby, hotele, warstaty i wszelkie informacye potrzobne w podróży.

Dziełko to obejmujące blisko 500 stronnic druku kosztuje tylko 1 złr.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.



DÜRKOPPA



koła „DIANA“

stoją także w roku 1897 na czele wyrobów kolarskich

a to pod względem szybkości, elegancyi, trwałości, znakomitej budowy, bardzo pięknej wyprawy i nadzwyczaj dokładnego wykończenia.

zastępca na zachodnią Galicyę
Antoni Larisch
w Krakowie
ul. Szewska 19.

zastępca na wschodnią Galicyę
Mikołaj Ludwig
we Lwowie
ul. Akademicka 3.

KAROL DOMICZEK

Elektro-mechanik

we Lwowie, ulica Chorążczyzny liczba 11.

poleca swój

SKŁAD ROWERÓW i FACHOWY WARSTAT REPERACYJNY ROWERÓW.

Wykonuje też wszelkie roboty wchodzące w zakres elektro-mechaniki.

F. LORD — Kraków, ul. Floryańska l. 55.

Skład maszyn i przyborów technicznyc

poleca swój skład **ROWERÓW** z pierwszorzędnych fabryk angielskich, niemieckich i krajowych oraz wszelkich przyborów do tychże jak: **latarki, dzwonki, siodełka, oliwę** do smarowania i do latarek, **oliwiarki** i t. p.

Fachowy warstat reperacyjny pod kierownictwem mechanika fabrycznego.

Przyjmuje się reperacye po cenach umiarkowanych.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 1. kwietnia 1897. Nr. 7.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



„KOŁO“

Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Notatki z wycieczki.

Spisane przez
LUDWIKA HIRSCHA.
(Dokończenie).



Zaledwie potrafiłem zmusić przewodnika, ażeby jeszcze tegoż dnia wrócić do Zakopanego. Powtarzał mi ciągle: „Nie może być, nie zajdziemy“. Zaszliśmy jednak. Ale też teraz role się zmieniły, gdyż ja nie mogłem za nim nadążyć, a on skakał po kamienistej drodze, jak gdyby miał nogi ze stali. Przez schronisko Pola, w którem zatrzymaliśmy się tylko pół godziny, dalej przez Halę Waksmundzką położoną między Koszystą a Gęsią szyją, obok krucyfiksu postanowionego na pamiątkę zarybienia Tatrzańskich wód przez prof. Nowickiego, przez Czerwone Brzeżki, Halę Rusinową zabudowaną szałasami, na której góralka wdowa z małym chłopakiem jej synkiem prosiła o wsparcie. Mały wyprosił u Józka kilkanaście szwabików (zapałek) i trochę tytoniu na papierosy. Za Rusinową na drodze prowadzącej lasem, zciemniło nam się zupełnie. Józek zaczął pokrzykiwać co parę minut z całej piersi, ha ho! Na moje zapytanie po co to czyni odpowiedział mi: „Wiecie w przeszłym roku spotkałem na dziesięć kroków niedźwiedzia“. No i cóż ci się stało, zapytałem: „No nic, niedźwiedź zobaczywszy mnie uciekł“. A dlaczegoż hałasujesz teraz? „Wiecie, drugi raz nie chciałbym go tak blisko uwidzieć“. Szliśmy a raczej biegliśmy dalej ciemnym borem, gdy po jakimś czasie Józek zatrzymawszy się, świeci świecę, którą przezornie z lichtarza w mej sypialni przy Morskiem Oku wyciągnął. Zdziwiony pytam go o przyczynę tej jak mi się zdawało zupełnie niepotrzebnej czynności, na co mi odpowiada: „Widzicie, zgubiliśmy ścieżkę; bez swiatła jej nie znajdę w ciemnym borze. Po niejakimś czasie odnaleźliśmy jakiś potoczek, po którego biegu trafiliśmy do ścieżki do Jaszczurówki. Tu w zakładzie klimatycznym wstąpiliśmy do restauracyi, gdzie się znalazł góral, który cały dzień woził kamień na budującą się tu drogę do Morskiego Oka i ten zobowiązał się zawieźć nas do Zakopanego, za wcale miernem wynagrodzeniem. Kazałem mu dać kieliszek wódki, przed którego wypiciem wygłosił wierszami oryginalną przemowę. Nie spisałem jej sobie jedynie dla tego, iż umęczenie fizyczne zaczęło brać przewagę nademną, tak iż siadłszy w skrzynce umieszczonej na wozie naszego górala, nie mogłem już nawet myśleć i drzemiąc zajechałem do Zakopa-

nego. Tu rozliczywszy się z przewodnikiem pożegnałem go i ległem jak nieżywy na posłaniu.

Rano o szóstej godzinie popłaciwszy rachunki wyruszyłem w stronę doliny Kościeliska, chcąc ją zobaczyć jeszcze przed odjazdem do Chabówki, z której pociąg w stronę Grybowa o godź. 2 wychodził. Niestety zaledwie mogłem kołem dotrzeć do stóp Hrubego Regla, musiałem już wrócić nie chcąc się spóźnić do pociągu w Chabówce. Nie widziałem więc sławnej doliny Kościeliskiej, czego później mocno żałowałem, gdyż jak się w Chabówce — gdzie przeszło 2 godziny na pociąg czekałem — pokazało, mogłem był przynajmniej do ujścia doliny Kościeliskiej dotrzeć, nie narażając się na spóźnienie. W Zakopanem zatrzymałem się tylko tyle z powrotem, ile czasu trzeba było na kupienie w zakładzie Bizańskiego fotografii widoków Tatr widzianych przezemnie. Przebycie drogi do Nowego Targu 24 km zajęło mi czasu 70 minut. Jedzie się pysznym gościńcem, ciągle nieznacznie w dół. Pośniadawszy w Nowym Targu i wykąpawszy się w Dunajcu, przybyłem o godź. 12 do Chabówki. Tu moja kołowa podróż się kończy. Do Lwowa przybyłem na czas, do miasta jednak musiałem jechać dorożką, gdyż jakiś poczciwiec przeciął mi gumę przedniego koła scyzorykiem. W przyszłym roku, jeżeli będzie możebnem wybieram się na dalsze zwiedzenie naszych wspaniałych gór, tak się w nich rozmiłowałem. Druhom kolarzom zalecam podobne wycieczki, a ręczę, iż nie pożałują, a używszy raz podobnych rozkoszy tęsknić do nich będą. Wycieczki podobne we dwójkę lub trójkę byłyby jeszcze przyjemniejsze i ze względów finansowych wygodniejsze.

Muszę tu jeszcze wspomnieć o szczerem i serdecznem przyjęciu, jakie mię spotkało w Nowym Sączu. Prezes tamtejszego sokolego oddziału kolarzy pan Kurnikowski zajął się mną szczerze z tytułu iżem kolarz sokoli, ułatwił mi wszystko i udzielił najlepszych wskazówek, a nawet zabrał zmoczonego deszczem w powrocie z Krynicy na wygodny nocleg. Niech mi będzie wolno na tem miejscu szczerze mu podziękować.



Lwów - Zakopane - Poznań.

Notatki z wycieczki,

skreślił Dr. Jan Rzepecki.

(Dokończenie.)



Wrocław znam dobrze z czasów studyów uniwersyteckich, to też zaraz nazajutrz rano przy najpiękniejszej pogodzie ruszyłem dalej na północ do Przebnicy, gdziem zwiedził klasztor i kościół, w którym spoczywa ciało św. Jadwigi, a przeciąwszy malownicze Kocie góry (Katzengebirge) po idealnym gościńcu przez Trachenberg. Raw:cz, stanąłem w siedzibie Leszczyńskich, Lesznie, gdziem zanocował.

Nazajutrz mając jeszcze 10 mil do Poznania ·ównież przy pięknej pogodzie puściłem się dalej i na Kościan, Stęszewo przybyłem do miasta, w którem całą młodość spędziłem i stanąłem u celu podróży. Cyklometer wskazywał ujechanych 683 km. od czasu mego wyjazdu ze Lwowa. Brat mój, uprawiający również ten sport miał mi wyjechac naprzeciw, ale stanąłem w domu wcześniej, aniżelim obliczył, gdyż nie spodziewałem się, że zdołam przebyć przecięciowo 23 km. w godzinie, co, jakem się później dowiedział, na tamtejszych drogach i u tamtejszych cyklistów nie jest niczem nadzwyczajnem.

Miasto Poznań o połowę mniejsze co do liczby mieszkańców od Lwowa liczy meldowanych cyklistów przeszło czterystu, a więc więcej aniżeli Lwów; jest to dowodem z jednej strony większego dobrobytu, z drugiej strony większego zamiłowania do sportu i ćwiczeń cielesnych.

Cyklistów Polaków będzie około 150; osobnego klubu polskiego nie ma w Poznaniu, jest tylko oddział kolarzy a raczej »kołowników« tamtejszego Sokoła, który podczas ostatniego zlotu Sokołów w dniach 15. i 16 sierpnia miał pierwszy raz pole do popisu. Dodać wypada, że polscy cykliści nie łączą się zupełnie z niemieckimi na polu sportu, co jest wynikiem naprężonych stosunków politycznych i towarzyskich. Do wyścigów, jeżeli je urządzają, dopuszczają tylko Polaków i z pewnością dziwić się muszą niepomiernie czytając o międzynarodowych wyścigach we Lwowie, na których pierwsze nagrody zabierają Niemcy.

Warunki dla sportu cyklistycznego są w Poznaniu o całe niebo korzystniejsze niż we Lwowie. Miasto otoczone fortyfikacyami, wzdłuż których po wewnętrznej i zewnętrnej stronie wiedzie znakomita bita droga, tak że nie wyjeżdżając wcale po za bramy miasta można okrążywszy je ujechać z 15 km. Dalej, w odległości 5—8 km. od miasta wznosi się jedenaście fortów, połączonych ze sobą bitemi drogami, które tworzą drugi pierścień naokoło miasta o 4 do 5-ciu mil obwodu. Wreszcie rozchodzi się z Poznania siedem doskonałych gościńców, które w odległości kilku mil mają poprzeczne połączenie ze sobą. Nie należy przeto wcale do rzadkości, że cyklista poznański wyjechawszy z miasta bramą wschodnią, po przebyciu kilkunastu mil wraca następnie do miasta bramą zachodnią, podczas gdy we Lwowie w regule skazani jesteśmy na to, aby powracać do miasta tą samą drogą, którąśmy wyjechali.

Zbliżając się do końca mego opisu zaznaczę tylko jeszcze, iż przez tydzień mego pobytu w Poznaniu używałem sobie ile tylko mogłem na tamtejszych znakomitych gościńcach. w czem mi pogoda dość sprzyjała. Żałowałem tylko, że nasz preceptor w jeździe na rowerze p. Alojzy Wallek, który przybył do Poznania w deputacyi galicyjskich Sokołów na Zlot, dla braku czasu nie mógł się przejechać po poznańskich gościńcach.

Z wycieczki mej trzechtygodniowej na rowerze, która w ogóle biorąc, powiodła się prawie zupełnie i miłe mi na zawsze zostawi wspomnienie, przywiozłem też pamiątkę do Lwowa w postaci rany na czole spowodowanej silnem najechaniem w ostatni dzień mego pobytu w Poznaniu, na baryerę, która zamykała przejazd wozowy na jednej z dróg fortecznych. Ślad tej pozostał mi dotąd.



Druga wystawa kolarska w Berlinie.

(Ciąg dalszy).

Firma *Vorreiter & Co.* w Berlinie wystawiła bardzo prosty przyrząd umożliwiający użycie zwykłego koła na lodzie. Składa się on z noża od łyżwy, umieszczonego w odpowiednim trzonku, który przytwierdza się do widełek zamiast przedniego koła. Na tutejszych obszernych i licznych ślizgawkach znalazł podobno ten przyrząd obszerne zastosowanie.

Cieszące się ustaloną sławą angielskie *Humbery* wystąpiły tego roku z kilku nowościami, z którzch najważniejszą jest zdaniem mojem ł a ń c u c h r o l k o w y! — Stare dzieje, — powie każdy — przed czterema laty każda porządna maszyna miała taki łańcuch.

— Tak jest, miała i to ku zadowoleniu wszystkich kolarzy, gdyż łańcuch ten nie zgrzytał, „po zębach nie chodził“ i bardzo mało się przedłużał. — Dlaczegoż więc zarzucono go i powszechnie teraz używają bloczkowego? Bo pierwotny łańcuch rolkowy miał za długie ogniwa, a kółka zębate za małe promienie, tak iż przez to miał większą s z t y w n o ś ć *) niż łańcuch bloczkowy. Firma „Humber“ skonstruowała łańcuch rolkowy o krótkich ogniwach i osiągnęła (jak się przekonałem) nadzwyczaj lekki i równy chód maszyny.

Nieco odmienniej zapatruję się na drugi pomysł Humbera więcej wpadający w oko i ogromnie przez firmę reklamowany. Jest to mianowicie wzmocnienie widełek tylnych po stronie łańcucha, zrobione w ten sposób, że zamiast jednej rury umieszczono dwie jedna nad drugą. Robi to prawda „silne“ wrażenie, lecz to samo osiągnąć się da prościej i korzystniej przez jednę silniejszą rurę.

Uwagi godnem u tej firmy jest także urządzenie kółka zębatego na delikatnym gwincie do regulacyi, ażeby zawsze można sprowadzić kółka do jednej płaszczyzny; warunek ważny ze względu na ruch łańcucha

Firma *Hoyer & Glahn* wystąpiła z nowym zupełnie oryginalnym sposobem łączenia rur bez lutowania za pomocą walcowania na zimno. Odbywa się to w ten sposób, że po włożeniu końca rury w mufę, wyciska się na obu równocześnie wypukły pierścień, który zupełnie ustala względem siebie obie części. Połączenie takie okazało się według prób instytutu technologicznego w Charlottenburgu bardzo silnem.

Jako ważną pożyteczną nowość zanotować muszę wentyl „Hannower“. Niejeden z łaskawych czytelników, który na wiosnę wziął się do pompowania swego koła, doznał już tej miłej niespodzianki jaką sprawiać lubi wentyl Dunlopa. Pominąwszy, że wogóle pompowanie przez ten wentyl odbywa się w pocie czoła, zdarza się jeszcze nieraz, że

*) Przez sztywność łańcucha (lub liny) rozumiemy opór jaki tenże stawia przeciwko nawinięciu go na koło. Opór ten jest tem m n i e j s z y, im ogniwa łańcucha są k r ó t s z e i im p r o m i e ń koła (zębatego) jest w i ę k s z y.

Zemsta pana Ignacego.

HUMORESKA.

Napisał Stanisław Wierzbicki.

(Dokończenie).

O zemsty! — jeszcze raz pragnął zemsty. Cały dzień układał pan Ignacy rozmaite plany, zapomniawszy o Mickiewiczu, Goethem, Schillerze i Słowackim. Wieczór, w chwili gdy odbywał się już wieczorek, genialna myśl wpadła mu do głowy i postanowił natychmiast ją wykonać, nie zważając nawet na swe cielesne dolegliwości. Ubrał się szybko w kostyum, odjął od swego roweru hamulec, dzwonek i latarkę, odpiął swój numer policyjny, a na jego miejscu umieścił namalowany na tekturze numer pana Antoniego i wyjechał na miasto. Po dwóch godzinach wrócił z jeszcze większym wrzodem i chrypką, z twarzą jeszcze bardziej nabrzmiałą, ale wesół, szczęśliwy, zadowolony z siebie i ze swego czynu.

W parę godzin potem, późno w noc, wrócił pan Antoni z wieczorku do domu i najspokojniej nie przeczuwając nic złego, spać się położył. Na wieczorku bawił się doskonale! Było bardzo wesoło, swobodnie i przyjemnie, o mało muzyka Harmonii nie grała. Pan Antoni wypił szesnaście bomb piwa, zjadł trzy kolacye, a choć nie zdobył się na odwagę oddeklamowania swojego sonetu, pocieszał się tem, że na następnym wieczorze uczyni to daleko lepiej i z większą pewnością siebie.

W nocy spało mu się wybornie. Wstał w najzupełniej różowym humorze i widząc za oknem prześliczny dzień słoneczny postanowił zaraz wyjechać, powtórzyć pierwszy sonet i wziąć się do następnego. Był już prawie ubrany, gdy w tem nagle poczuł najpierw silny odór wódki, a gdy się drzwi otworzyły spostrzegł jednego ze swoich cerberów, który podawszy mu jakiś papier wyszedł natychmiast i po-

stara rurka gumowa zalepi otwór wentyla i nie puszcza wtłaczanego powietrza. Gdy zaś zniecierpliwiony kolarz pchnie gwałtownie tłokiem pompy, wtedy trzask! rurka pęka, a powietrze ze sykiem uchodzi. Tych niedogodności nie posiada wentyl stożkowy „Hannower“, w którym wtłaczane powietrze z łatwością stożek podnosi i bez znacznego oporu do rury wchodzi. Po ustaniu zewnętrznego ciśnienia cofa się stożek natychmiast i zamyka otwór, gdyż ciśnie na niego powietrze wewnętrzne.

Zmyślną i praktyczną konstrukcyą odznaczają się wreszcie pedały niewiadonej mi na razie firmy, które jednakże poza wystawą przy kołach „*Batavia*“ widziałem. Przez proste ściśnięcie palcami dadzą się one przekształcić z ząbkowych na gumowe i odwrotnie, zachowując przy tem w stanie swobodnym zawsze poziome położenie.

W grupie drugiej reprezentowanej przez 20 firm zwraca na siebie uwagę kilka systemów obręczy gumowych mających zastąpić pneumatyki U nas może się to wydać dziwnem, że ludziska silą się na wynalezienie gum, na których żaden „szanujący się“ sportsman jeździć nie będzie I naturalnie, gdyż sprężystszego i lżejszego materyału jak powietrze (lub wogóle gaz) nikt chyba nie znajdzie. Przy tem, co jest rzeczą ważną, żaden inny system nie dozwoli regulować dowolnie sprężystości obręczy, tak jak to w najdoskonalszy i najprostszy sposób robić można przy pneumatykach przez zmianę ciśnienia powietrza. Ale np. w Berlinie, gdzie jak już raz w mojej korespondencyi wspominałem, dzięki znakomitym brukom i równemu położeniu miasta, setki tricykli służą dla celów utylitarnych, mogą mieć racyę bytu tanie i praktyczne obręcze zastępujące pneumatyki. Nadto mają one także znaczenie dla celów wojskowych.

Z wystawionych tutaj konstrukcyi zasługuje najpierw na wzmiankę obręcz systemu *Brauna* nazwana »*Dauerreifen*«. Składa się ona z płaszcza, którego wnętrze wypełnione jest w połowie gąbczastą gumą a w drugiej połowie korkiem. Na zewnątrz wygląda to, jak zwykły $1^1/_4$ — $1^1/_2$ calowy pneumatyk.

Oryginalny wygląd ma obręcz systemu *Temmela* czyli t. z „*Compensationsreifen*“. Na gumowych klockach, umieszczonych w równych odstępach na obwodzie dzwona, przytwierdzona jest stale dość płaska i wąska gumowa obręcz. Dwa druty mosiężne przewleczone przez klocki i ściągnięte utwierdzają cały ten system na kole.

Tak zwany „*Kugelpneumatik*“ wystawiony przez *Hagemanna* w Berlinie nie jest właściwie pneumatykiem, gdyż składa się z szeregu małych baloników gumowych objętych płaszczem na kształt pneumatyka.

(Ciąg dalszy nastąpi).



zostawiając po sobie silne wspomnienie w pokoju. Pan Antoni przeczytawszy papier, prawie że zgłupiał. On wezwany do policyi z powodu przekroczenia regulaminu jazdy na kole! Ależ to chyba pomyłka! Pan Antoni zawsze się starał wykonywać jak najskrupulatniej wszelkie policyjne przepisy i nigdy jeszcze z tego powodu najmniejszej nie miał nieprzyjemności. Skądże teraz nagle przyplątała się ta sprawa z rowerem? Trzeba jechać natychmiast i sprawę tę jak najprędzej wyjaśnić.

W parę minut potem pan Antoni stał przed przedstawicielem władzy porządku i bezpieczeństwa.

— Otóż jesteś pan oskarżony — mówił komisarz — o naruszenie regulaminu jazdy na kole. Wczoraj wieczór byłeś pan dwadzieścia pięć razy aresztowany za niestosowanie się do tych przepisów. Nie miałeś pan dzwonka, ani hamulca, ani latarki, jechałeś pan najbardziej uczęszczanym chodnikiem na skręcie ulicy, w pędzie najechałeś pan na kataryniarza, na żądanie naszych organów nie chciałeś pan okazać legitymacyi, spłoszyłeś pan konie na rynku i wreszcie, jakby naumyślnie, jeździłeś wszystkiemi temi ulicami, po których na rowerze jeździć nie wolno... Czy masz pan co powiedzieć na swoją obronę?

— M... mam. T...to n..nie, ja b...byłem. T...to pomyłka.

— Znamy się łaskawy panie na takich wykrętach. Opis osoby, złożony tu do protokołu, przez szesnastu policyantów, w zupełności wskazuje na pana. Proszę pana: wzrost niski, twarz nabrzmiała, policzki czerwone, głos utrudniony, kostyum szary.. Czy to pan?

— T...tak, t...to ja...

— Więc przyznajesz się pan... Zatem w myśl ces. rozp. z dnia 20. kwietnia r. 1854 l. 96 dz. pp. skazuję pana za przekroczenie przepisów regulaminu jazdy na kole na karę 100 złr., względnie 14 dni aresztu. Podpisz pan.

Pan Antoni był tak zdziwiony i przestraszony tem wszystkiem co usłyszał, że

Jak Paryżanie czyszczą swoje rowery?

Każdy, kto odwiedził w Paryżu, kiedyś jednę z izb, w których bywają koła przechowywane, musiał zwrócić uwagę na wzorowy stan znajdujących się tam maszyn.

Byłem właśnie w takiej izbie, utrzymywanej przez młodego mechanika Lecoeur'a i trzech pomocników, kiedy tam przyprowadzono zupełnie zbrudzoną maszynę. Obejrzano ją i jeden z ludzi wziął się zaraz do skrobania z kół błota za pomocą tępego noża. Na to zjawił się drugi, który zmył obręcze mokrą gąbką, przyczem zwrócono moją uwagę, że wody używa się li przy oczyszczaniu gumy, nigdy zaś do oczyszczania ram. Następnie przystąpił sam Lecoeur z blaszanką nafty i przeciągnął za pomocą dużego malarskiego pędzla wszystkie lakierowane części maszyny. Tak samo przeciągnął on także sprychy. Brud znikł wnet przyczem jednak niektóre miejsca musiały być kilka krotnie naftą przeciągnięte. Dalej przystąpił znów jeden z pomocników ze szmatą zamaczaną w oliwie. Pod tą szmatą znikł wszelki ślad brudu, a tylko osie musiały być jeszcze oczyszczone osobną szczotką. Potem zabrano się do łańcucha — oczyszczono go najpierw twardą długą szczotką, a następnie drugą konieczną szczoteczką, puszczono też koło w powolny ruch i szczotka oczyszczała podczas tego tryby; wreszcie wytarto cały łańcuch do sucha szmatą.

Po tem wszystkiem wytarto całą maszynę jeszcze raz dokładnie; łańcuch został wysmarowany twardym pendzlem zmaczanym w weselinie, a następnie znów do sucha wytarty. Wszystkie części niklowane zostały wypolerowane specyalną pomadą do czyszczenia. Wreszcie zapuszczono do wszystkich łożysk po dwie krople oliwy. „Łożyska zapuszczamy oliwą codziennie“, mówił Lecoeur, „lecz raz w tygodniu smarujemy całą maszynę“. Potem wziął do ręki klucz, aby zbadać czy wszystkie śruby i mutry w porządku i odstawił maszynę jako oczyszczoną.

Wszystkiego tego dokonano z nadzwyczajną starannością, a przecież w bardzo krótkim czasie



protokół podpisał i karę natychmiast zapłacił, ale zamiast jechać na spacer, jak to sobie układał, wrócił do domu i położywszy się na sofie myśleć począł. Po dwóch godzinach przyszedł wreszcie do przekonania, że to przecież nie on te wszystkie zbrodnie popełnił, był bowiem wtedy na wieczorze klubu i wrócił dopiero po północy. Cały klub mógłby to poświadczyć. Najwidoczniejsza w świecie pomyłka. A on się nie bronił, nie oponował, prawie że się przyznał, a nawet karę zapłacił. Któż mu teraz te wszystkie krzywdy wynagrodzi?

Ale pan Antoni był to przecież człowiek praktyczny. Czując się w swojem sumieniu zupełnie spokojnym nie żądał od c. k. policyi żadnego za tę pomyłkę zadośćuczynienia, a tylko dla wyrównania tak niesprawiedliwie nałożonej nań kary, podniósł znów czynsze w obu kamienicach. To podniesienie czynszu dotknęło jednak pana Ignacego aż tak srodze, tem bardziej, że nastąpiło w chwili, gdy mając wrzód na języku, chrypkę i twarz z obu stron ogromnie napuchniętą w żadym deklamacyjno-muzykalno-wokalnym wieczorze udziału wziąć nie mógł, że wypowiedział mieszkanie panu Antoniemu i natychmiast się wyprowadził.

W kwestyi obliczania przenośni.

Jednem z pierwszych pytań przy zakupnie koła jest wysokość przenośni *). Czyli widzi kolarz w tej cyfrze jakąś liczbę, jakąś miarę długości, lub jakieś cale angielskie? — Bynajmniej — cyfra ta określa mu pewną porównawczą miarę siły, potrzebnej do zrobienia na danej maszynie pewnej drogi, a określa mu ją w sposób międzynarodowy, łatwo dla każdego kolarza zrozumiały.

Wynikiem tej siły jest tedy pewna przestrzeń jaką kolarz, bez względu na użyty ku temu czas, przy użyciu tej siły zrobi, a długość tej przestrzeni nazywa się „rozwinięciem koła“ (Entwicklung des Rades).

Komu wiadomo, iż cyfra przenośni przedstawia w angielskich calach średnicę koła wysokiego, na które dany rower sprowadzony został przez zastosowanie przenośni, czyli że długość przebytej na tym rowerze za jednym obrotem korby drogi, równa się długości drogi, jakąby za jednym obrotem zrobiło koło wysokie o średnicy, którą wyraża cyfra przenośni, ten pomny formułki 2 r. π obliczy długość obwodu tego koła, mnożąc ową średnicę przez 3 14159, a otrzymawszy w ten sposób długość drogi przebytej za jednym obrotem w angielskich calach, zechce je zamienić na bardziej nam zrozumiałą miarę metryczną, mnożąc przez 2·54, gdyż 1 cala ang. = 2·54 cm·

Jak widzimy rachunek to, który nie da się łatwo zrobić bez ołówka. Rachunek ten można sobie jednak znacznie uprościć, bez uszczerbku dokładności, a po damy tu dwa sposoby, przy których otrzymujemy od razu rozwinięcie koła w centimetrach:

1. Od cyfry przenośni odejmuje się piątą część a resztę mnoży się przez 10.

np. a) przenośnia = 60 od niej odjąć $^1/_5$ część, t. j. 12, — zostaje 48, pomnożone przez 10 daje 480 cm.

b) przenośnia 75 od tego $^1/_5$ t j. 15 zostaje 60 pomnożone przez 10 daje 600 cm.

2. Jeszcze prostszem jest obliczenie rozwinięcia przez pomnożenie cyfry przenośni przez 8. Wyjaśnie-

*) Cyfrę przenośni przy rowerze otrzymuje się mnożąc wysokość koła tylnego przez ilość zębów na przedniem (wielkiem) kole łańcuchowem, a dzieląc ten iloczyn przez ilość zębów na tylnem (małem) kole łańcuchowem.

nie tu bardzo proste: Cyfrę przenośni ma się pomnożyć najpierw przez ludolfinę (3·14159) a następnie przez 2·54 (aby zmienić cale ang. na cm.), czyli pomnożyć przez 3·14159×2·54 zatem cyfrę bardzo bliską 8 (dokładnie 7·9796).



Pogadanki techniczne.

Przyrząd poruszający kołem — przenośnia.

W jaki sposób powstała przenośnia?

W czasach, kiedy jeszcze jeżdżono tylko na wysokiem kole, wielką przewagę miał jeździec, który mógł wyższego używać koła. Naturalnie, że im wyższem było koło, tem większą za jednym obrotem korby robiło drogę, a wskutek tego jeźdźcy niższego wzrostu, skazani na używanie kół stosunkowo niskich, byli bardzo wobec tamtych upośledzeni.

Ale też używanie kół o wysokości 70, 72 lub więcej cali angielskich *) dostępnem było tylko jednostkom bardzo wysokiego wzrostu, o przedługich nogach, a w miarę wysokości koła rosło też niebezpieczeństwo upadku naprzód na głowę — t. zw. „Kopfsturzu“. Musiało to wywołać dążność wyszukania sposobu do zrównoważenia tych różnic między ludźmi róznego wzrostu, a sposób ten znalazł się właśnie w przenośni ruchu z korby na koło poruszające, jużto za zapomocą kół zębatych i łańcucha, jużto w inny sposób. Tak powstało tzw Kamgaroo, a następnie nasze dzisiejsze koło niskie, przy których wysokość koła przestała odgrywać rolę, a szybkość jazdy stała się zależną od przyrządu, który przenosił ruch z korby na koło.

Powszechnie dziś używaną jest przenośnia t. zw. łańcuchowa, przy ktorej przenosi się ruch z korby na koło tylne za pomocą kół zębatych i łańcucha bez końca i tę starać się tu będziemy szczegółowo opisać.

Na środku ramy, prawie prostopadle pod siodełkiem znajduje się tzw. łożysko korbowe. Jest to otwarty po obu stronach, silnie zbudowany, poziomy, poprzeczny walec, w który wchodzi główna oś ruchu, tzw. oś korbowa, wraz z dwoma, ewentualnie czterema łożyskami kulowemi. Walec ten łączy się z przodu z piersią ramy, z tyłu z dolną parą wideł tylnego koła, a od góry z podstawą siodełka.

Łożyska kulowe składają się z kielichów i stożków jakoteż szeregu biegających w nich stalowych kulek. Kielichy mają kształt odpowiedni nazwie, wytoczone są z silnie hartowanego metalu, a umocowane stale wewnątrz po obu stronach owego walca tworzącego łożysko korbowe. W owe kielichy wchodzą po obu stronach również z metalu wytoczone silnie hartowane stożki, umieszczone na osi korbowej — tak, że między płaszczyzną kielicha a stożka znachodzi się dostateczne miejsce na pomieszczenie kulek. Jeden z tych stożków jest zwyczajnie stale umocowany, drugi zaś zawsze ruchomy, a porusza się na wyciętym w osi gwincie. Przez pokręcenie tego ruchomego stożka w prawo lub lewo, zbliżają się lub oddalają płaszczyzny kielicha i stożka, robiąc dla kulek mniejszą lub większą przestrzeń. Jeżeli je zanadto zbliżymy wówczas są kulki ściśnione i naturalnie obrót utrudniony; jeżeli przeciwnie za wiele miejsca kulkom pozostawimy, wówczas traci oś swoją stałość, kołysze się na wszystkie strony, ruch jej jest nierówny, a łożyska rychło się niszczą. Należyte ustawienie łożyska jest rzeczą nadzwyczajnej wagi; oś musi się w łożysku zupełnie lekko poruszać, a po skończeniu obrotów jeszcze przez czas dłuższy tam i napowrót wahać, a mimo to musi ona siedzieć w łożysku nieruchomo i stale.

Ku ustaleniu owego ruchomego stożka służy tzw. kontrmutra, a między płaszczyznę stożka i kontrmutrę wchodzi jeszcze metalowa płytka, która nie pozwala się raz ustawionemu stożkowi poruszyć. W miejscu gdzie przychodzi ta płytka jest oś z jednej strony spiłowana, a otworek w płytce jest do tego zastosowany.

Jeżeli gwint na którym spoczywa kontrmutra ma kierunek obrotu osi, mogłoby się zdarzyć, że przez silniejsze obracanie korbami mutra a z nią i stożek się zluźnią. Aby temu zapobiedz daje się tu często gwintowi zamiast zwykłego kierunku od strony prawej ku lewej kierunek odwrotny, czyli robi się tak zwaną „lewą“ śrubę.

Prócz opisanego tu typu łożyska korbowego, spotykamy często, zwłaszcza przy ostatnich modelach kół, łożyska budowane na wzór „Humberów“, które polegają na tem, że stożki są stale na osi wewnątrz umocowane, a za to kielichy wychodzą na zewnątrz i są ruchome. Jest tu zatem i położenie tych części odwrotne jak przy opisanym wyżej typie łożyska, a zaletą jest jego niezaprzeczoną, iż lepiej od poprzedniego przed pyłem i piaskiem jest zabezpieczone.

Na osi korbowej umocowane jest wielkie koło zębate, które się łączy za pomocą łańcucha z małem kołem zębatem, umieszczonem na piaście tylnego koła. Wielkie koło zębate jest to okrągła stalowa (wyciskana, lub lana) płyta, z wyciętymi kilku dla umniejszenia wagi otworami, zaopatrzona na obwodzie pewną ilością zębów, w które dokładnie wchodzą ogniwka łańcucha.

Wielkośc tego koła zależy od ilości zębów (16 do 24 i więcej), ilość zaś zębów zależy od tego jaką ma być przenośnia danego koła, o czem w swoim czasie osobno pomówimy.

Obojętną jest rzeczą po której stronie maszyny ma być umieszczoną przenośnia czyli łańcuch z kołami zębatemi; prawa strona jest o tyle praktyczniejszą, iż zwyczajnie wsiada się i zsiada z lewej strony i z tej też strony maszynę się prowadzi, nie jest się więc narażonym na zanieczyszczenie ubrania brudnym tłuszczem z łańcucha. (Ciąg dalszy nastąpi).



LITERATURA.

— Nr. 3. (marcowy) „Przewodnik Zdrowia“ (Berlin, Karlstr. 32) wyszedł i zawiera następującą treść: Nasz kierunek. — Pościć, to zdrowo! — Wychowanie dzieci nerwowych. — Dla kandydatów na łysych kilka uwag pożytecznych. — Przestrogi i rady. — Rozmaitości. — Piśmiennictwo.



*) 1 cal ang. = 2·54 cm.

KORESPONDENCYE.

Przemyśl, 23. marca 1897.

Powróciłem właśnie z kilkunastodniowej podróży, w której zaczepiłem o Wiedeń i Grac chcąc przyjrzeć się nowościom z dziedziny techniki welocypedowej.

W Wiedniu zakupiłem dla mego składu transport Bockowskich „Regentów“, które już w zeszłym roku trzymałem, i które się w praktyce okazały mimo swej taniości wyśmienitemi

W Gracu wszedłem w stosunki z fabryką Albla. Koła jego „Graziosa“ były mi już znane z roku zeszłego i miałem się również sposobność przekonać o ich doskonałości i nabrać do nich zaufania. Przy sposobności oglądania fabryki zaprodukowano mi tam nową maszynę bezłańcuchową, a chcąc mi dać poznać jej zalety, dano mi do spróbowania jednę, która jest już od $^1/_2$ roku w użyciu. W kilkokilometrowej wycieczce na tem kole, zostałem zadziwionym zaletami tej maszyny. Jedzie się na niej nadzwyczaj lekko i przyjemnie, a góry bierze się z największą łatwością, mimo, że jak się przekonałem przenośnia jest stosunkowo wysoką, bo wynosi $67^2/_{10}$

Nie dość mi to jeszcze było; informowałem się jeszcze co do tego modelu w klubach i dowiedziałem się, że bardzo wielu sportmenów używa już tej maszyny, a wszyscy są z niej najzupełniej zadowoleni. Zakupiłem tedy i kilka maszyn tego modelu i za dni kilka, będę mógł zaprosić naszych kolarzy, do obejrzenia tej nowości w moim handlu.

Wobec tego iż „Akateny“ zyskały już niejako prawo obywatelstwa w całej Francyi i pierzchły już obawy co do wytrzymałości tej transmisyi, a Anglia i Ameryka wzięły się już również do budowania takich kół bezłańchowych (we Wiedniu również koła te widziałem), nie wahałem się wprowadzić tę nowość na galicyjski targ welocypedowy w tem silnem przekonaniu, że ani ja ani ci, którzy koła te nabędą, nie będziemy narażeni na żaden zawód.

Jan Wondraczek
w Przemyślu — na Bramie.



KRONIKA.

— *Czas odnowić przedpłatę na II. kwartał.*

— Szanowni nasi czytelnicy zmieniając mieszkanie, zechcą nas o zmianach adresu zawiadomić

— Uchwałą ostatniego posiedzenia komitetu, z dnia 18. marca b. r. wieczorek humorystyczny Lwowskiego klubu Cyklistów odłożony został do jesieni.

— Moskiewski turysta Aleksander Petrowicz Mikołajew w przejeździe przez Lwów odwiedził 23. marca naszą Redakcyę.

Czytamy w „Cykliście“ moskiewskim z 7. (19) marca: „Nie zagrzało jeszcze słońce ziemi jak należy, a cykliści robią już plany przyszłych podróży. Odważniejsi z nich puszczają się już obecnie pod łaskawsze niebo południa, a do nich należy A. P. Nikołajew znany sportmen z udziału w wyścigach Petersburg - Moskwa w r. 1895 i Moskwa - Petersburg w r. 1896. Jedzie on 8. bm. koleją do Warszawy, skąd rozpocznie podróż na kole. Z Warszawy jedzie na Lwów, Budapeszt, Wiedeń, Tryjest, Wenecyę, Rzym do Neapolu, stąd parowcem do Genuy, skąd znów na kole do Paryża, Brukseli, Berlina i przez Warszawę do domu. Podróż jego ma trwać około dwu miesięcy, a wynosić ma według jego obliczeń 4000 wiorst na kole, 2500 wiorst koleją a 600 w. parowcem“.

Z Warszawy jechał częścią na kole częścią zaś koleją, a do Lwowa przybył dnia 23. marca pospiesznym pociągiem z Podwołoczysk o godzinie 3. po południu. We Lwowie zabawił dwa dni, a w dalszą drogę puścił się na kole 25. marca o godzinie 8. rano na Stryj.

Lwów — jak się wyraził — oczarował go, a najbardziej imponujące na nim wywarła wrażenie panorama roztaczająca się z parku Kilińskiego.

P. Nikołajew jest urzędnikiem banku kupieckiego w Moskwie, człowiek młody, więcej jak średniego wzrostu, szczupły lecz silnie zbudowany, o giętkich ruchach z okiem śmiałem i ruchliwem — w ogóle człowiek bardzo sympatyczny i miły i naturalnie zagorzały sportsmen.

— Podniesiona u nas przez Ministerstwo w zeszłym roku myśl zaopatrzenia drogomistrzów rządowych w rowery, rozbiła się (niestety!) o mniej lub więcej nieprzychylne odpowiedzi urzędów technicznych. Mimo to, sami drogomistrze zaczynają sobie sprawiać rowery, uznając w sposób oczywisty pożyteczność tego wehikułu.

— Zalecenia godne. Jeden z naszych przyjaciół, który się udawał po pewne informacye, kończy swój list w następujący sposób: „Moje koło sprzedałem drogomistrzowi c. k. starostwa w P. i to zupełnie tanio, spodziewam się bowiem, że skoro drogomistrz będzie kolarzem, to i drogi w powiecie będą lepsze“. Przykład godny naśladowania.

— Do szanownych kolegów, którzy zasilają pismo nasze wiadomościami, odzywamy się znów z gorącą prośbą, aby w swoich korespondencyach zapisywali tylko jednę stronę papieru, aby pisali ile możności — zwłaszcza nazwiska — wyraźnie, pilniejsze zaś wiadomości, jeżeli mają być w najbliższym numerze umieszczone nadsyłali nam najdalej do 10. względnie 25. każdego miesiąca, w tych dniach bowiem zamykamy numer. Ważne wiadomości, krótko zredagowane, mogą być i po tych terminach umieszczone, ale tylko wyjątkowo i o ile to jest możliwe.

— Sprostowanie. Szanowny Panie Redaktorze! W ostatnim numerze „Koła“ znajduję w spra-

wozdaniu Zarządu Oddziału Kolarzy Sokoła Lwowskiego (str. 57) wzmiankę, że w wycieczce, którą zrobiłem w letniej porze 1896 r. przejechałem przeszło 10.000 klm. Rzecz wymaga sprostowania, które racz zamieścić Szanowny Panie Redaktorze w łamach „Koła". Pomimo rzeczywiście dość dalekiej drogi, którą w okół środkowej Europy przebyłem ze Lwowa na Kraków, Berlin, Hamburg, Amsterdam, Antwerpię, Bruksellę, Paryż, Bordeaux, Montpelier, Nîmes, Avignon, Marsylię, skąd na Nizzę wzdłuż całej francuskiej i włoskiej Riviery do Pizy, a potem w jeździe powrotnej na Florencyę, Bolognę, Padovę, Gorycyę, Lublanę, Graz w poprzek Węgier do Skolego, ujechałem zaledwie 5.691 km. Jeżeli doliczę do tego wszystkie mniejsze po kraju ekskursye z roku 1896, które razem objęły przestrzeń 2.237 km. to poszczycić się mogę dopiero cyfrą 7.928 km. Skromnej jednostki z ogonkiem o czterech zerach (10.000) nie osiągnąłem dotąd niestety w żadnym z ośmiu lat pilnej mojej jazdy na kole. We Lwowie, 17. marca.

Stefan Niementowski.

— W wiedeńskim zimowym torze odbyły się 14. marca ostatnie zimowe wyścigi. W głównym wyścigu pożegnalnym, który się odbył w 6. przedbiegach i 3 międzybiegach zwyciężyli 1. Eros, 2. Lanfranchi, 3. Max. W wyścigu 25 km. zwyciężył Larwin w 35 : $26^2/_5$, 2. Robl, 3. Heidenreich.

— W Warszawie na Dynasach odbędzie się wystawa sportowa w czasie od 2. do 8. maja b. r. Komitet W. T. C. przekazał zajęcie się urządzeniem tej wystawy komisyi sportowej, w której skład wchodzą pp. Ludwik Kowalski, Stanisław Leppert, Jan Lilpop, Mieczysław Horodyński, Franciszek Ciechomski, Antoni Fertner, Zygmunt Schmidt i Franciszek Karpiński. Do udziału w wystawie, która obejmie wyroby nietylko z zakresu cyklizmu, ale też mające związek ze sportem kołowym, dopuszczone też będą firmy zagraniczne. Kierownictwo nad techniczno-budowlanem urządzeniem wystawy powierzono p. Janowi Lilpopowi.

Zamierzamy w obec tego urządzić gremialną wycieczkę z Galicyi do Warszawy. Zgłoszenia przyjmuje nasza Administracya. Szczegóły i warunki podamy później.

— Do Warszawskiego Klubu Cyklistów zasadniczo nie przyjmują niechrześcian. Zwolennicy „asymilacyi", (bo i tacy jeszcze istnieją) postanowili założyć nowe towarzystwo pod nazwą „Drużyna kolarzy", do czasu jednak w tajemnicy ukrywając swoje cele: gdy jednak na jednem z pierwszych posiedzeń zaproponowano przyjęcie żydów — od razu wystąpiło piętnastu członków założycieli, a byt towarzystwa jest zachwiany. (ąż.)

— Ogólny zjazd cyklistów N. Austryi odbył się dnia 7. z. m. w sali ratuszowej we Wiedniu przy bardzo licznym współudziale tamtejszych cyklistów. Między innemi sprawami uchwalono rezolucyę do ministerstwa kolejowego o ustanowienie jednakiej stałej taksy od przewozu kół. Omawiano też wadliwą ustawę karną co do cyklistów i uchwalono wniesienie rezolucyi do ministra sprawiedliwości o wypracowanie nowej ustawy karnej zastosowanej do nowoczesnego sportu kołowego. Do Dyrekcyi policyi wzniesiono prośbę o zniżenie opłat, jakie dotąd cykliści muszą ponosić i zniesienie tabliczek z numerami, a do urzędu dworskiego o otworzenie dla cyklistów jeszcze reszty Prateru. Przedłożonym ma też być do sejmu projekt ustawy krajowej dla cyklistów.

— Czy może gmina zakazać jeździć cyklistom po częściach dróg rządowych lub powiatowych położonych w obrębie danej gminy? Zasadnicza ta kwestya, z powodu takiego wypadku na drodze Weidlingau - Hadersdorf została na prośbę zarządu związku niem. cyklistów w Austryi przez władze na korzyść cyklistów rozstrzygniętą. Starostwo poleciło usunąć tablicę, zakazującą jazdy, a zezwoliło natomiast umieścić tablicę nakazującą powolną jazdę. Coraz tedy częściej spotykamy zarządzenia, które zrównują koło z innymi jazdami. W Galicyi znanym jest taki zakaz na rządowym gościńcu, wydany przez Ekspozyturę policyjną w Przemyślu.

— W Londynie powstał niedawno klub dozorczyń chorych. Oryginalnie wyglądają te ciemne postacie przemykające na chyżych kołach przez ulice Londynu i niosące pomoc chorym. Klub ten cieszy się u publiczności wielką sympatyą i popularnością. One same twierdzą, że przy ciężkim ich zawodzie potrzebują zawsze wytchnienia, a żaden ze sposobów, jakich dotąd próbowały, nie nadał się ku temu tak, jak właśnie jazda kołowa, która je odświeża i wzmacnia.

— Jaką przestrzeń przebyć można w ciągu godziny zestawia jedno z pism angielskich. Mianowicie:

Pływanie 3218 m.
chód 13 km. 121 m.
żaglowiec 16 km. 90 m.
bieg 18 km. 589 m.
jazda na łyżwach 25 km. 749 m.
jazda konna 32 km. 186 m.
koło wysokie 34 km. 526 m.
tricykl 37 km. 745.
automobil 40 m 233 m.
parowiec 43 m. 250 m.
koło niskie 50 km. 444 m.

Są to najwyższe zdziałania w każdym z powyższych rodzai ruchu.

— Wiadomości z Londynu. Codzienne wyścigi na torze „Olimpia" są dość zajmujące i gromadzą zawsze liczną publiczność. Bohaterem ostatnich czasów jest Belgijczyk Impens.

Pewna angielska cyklistka, nie mogąc na sobie przenieść zwycięstwa cyklistki francuskiej Eglee, okaleczyła ją... szpilką od kapelusza — na szczęście nie niebezpiecznie, bo panna Eglee brała zaraz w kilka dni później udział w dalszych wyścigach. Słynny angielski atleta Sandow wstąpił niedawno w szeregi cyklistów. Ufając w swą kolosalną siłę wyzwał wszystkich jeźdźców na match na 500—1000 mil ang. Podybno Huret przyjął wyzwanie.

— Francuski klub wycieczkowy przekroczył już liczbę 50.000 członków.

— Emil Zola jest przeciwnym opodatkowaniu kół. Powiada on: „Koła nie powinny opłacać żadnych, a żadnych podatków, a powód tego prosty — wszelkie utrudnianie ruchu na wolnem powietrzu — jest błędem społecznym".

— Jeden z klubów w Lipsku postanowił w wszystkich swoich wyścigach dawać zwycięzcom na przyszłość tylko wieńce dębowe lub laurowe.

— Hannower na liczbę około 150.000 mieszkańców liczy przeszło 10.000 cyklistów zjednoczonych w 42 klubach!

— Max Nordau, znany pisarz i krytyk włoskiego towarzystwa, zapytanym został w Turynie przez pewnego pisarza sportowego, jak się zapatruje na jazdę kołową. Nordau twierdzi, że jazda kołowa jest miłą i zdrową rozrywką dla tych, którzy wiele umysłowo pracują, którzy jednak używają koła dla nieczęstego ale za to dłuższego odpoczynku; do krótszych a częstych wyjazdów dla ludzi pracujących umysłowo nie nadaje się koło zdaniem Nordau'a, gdyż rodzaj tego sportu zanadto człowieka odrywa od jego zwyczajnych myśli, co zwłaszcza dla twórczych umysłów nie może być korzystnem.

O wystawie kolarskiej w Chicago pisze Chicagowski „Sokół" z 1. lutego „W Chicago zamknięto wczoraj olbrzymią tygodniową wystawę, a raczej jarmark kół. Wszystkie bez wyjątku znaczniejsze firmy amerykańskie stanęły do apelu, wystawiwszy w bogatych, choć nie zawsze gustownych pawilonach tysiące bicykli, tandemów, tricykli, a także kilka automobilów.

W głównych zarysach budowa kół nie zmieniła się wcale w tym nowym sezonie, amerykańskie bowiem koła doszły do perfekcyi pod względem budowy i symetryi kształtów. Największa liczba wynalazków i ulepszeń przypada na siodełka i pedały.

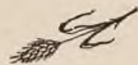
Jedna z firm zastosowała francuski wynalazek, wystawiając koło bezłańcuchowe.

Jak i w roku przeszłym najwięcej zwracały uwagę pawilony firm: Monarch, Crescent, Fowler i Columbia.

Wystawę zwiedziło mimo mrozów przeszło 100.000 osób. Charakter jarmarczny nadawało jej mnóstwo jeźdźców zawodowych polujących na kontrakty z firmami.

— W Pradze otwartą została 16. marca szkoła treningu na torze Praga-Bubno. Dyrektorem jest Franciszek Kostal. W dniu tym zapisało się zaraz 15 uczni.

— W Gradeckiej szkole treningu trenować się będą w tym roku Fischer, Gerger, Breitling, Hofmann, Huber, Reininger, Goss, Laufer, Eisenrichter i i.



Moralistkom.

Choć klub cały moralistek,
Gdacząc w zgodny chór,
Sypie gromy dla cyklistek
Żwawy wiodąc spór,
Że na kole nie uchodzi
Lecieć samej w świat!...
O gdy zima krew ochłodzi
Posłucham tych rad...
  Dziś ptaszej swobody
  Chcę użyć wśród pól,
  Więc z myślą w zawody —
  Precz smutek i ból!
  Pogonię, polecę,
Niech krzepi się duch,
I umysł podniecą,
Tam siła gdzie ruch!
  I nie dbam, że gorszą
Moralne indyczki,
Mój rower, swoboda
I krótkie spódniczki ..
  Lecz by ustrzedz się przygody
Słucham waszych rad,
Więc cyklisto dzielny młody
  I ty ze mną w świat!

Z.



SKRZYNKA KORESPONDENCYJNA.

Poszukuję towarzysza podróży na kole z Przemyśla do Tryjestu — plan podróży zmieniłem w ten sposób, że do Baden pociągiem, z Baden kołem przez Bruck n. M., Celowiec, Willach, Tarwis, Lublana, Tryjest — powrót perowcem Tryjest, Pola, Fiume — kołem Abbazia, Lublana, Cilli, Marburg, Grac, Bruck nad Murem — koleją Semmering, Wiedeń, Przemyśl, podróż na 14 dni obliczona — rozpocznie się 18-go kwietnia wieczorem. Korespondencye co do bliższych informacyi wprost do mnie.

Władysław Mianowski
naczelnik „Sokoła przemykiego".

HUMORYSTYKA.

Roztargniony.

Młodzieniec (wstąpiwszy do handlu rowerów): Radbym sobie kupić stare koło.

Kupiec: A w jakim mniej więcej wieku?

W r. 1900.

Pierwszy kolarz: „A zatem Karol, pociągany do odpowiedzialności za przejechanie jakiejś starej damy, został uwolniony?

Drugi kolarz: „Naturalnie; udowodnił przecież, że owa dama nie miała ani dzwonka ani latarki!“

Z r. 2200.

Lekarz: To nie pozostaje nic innego, jak spróbować jeszcze sportu pieszego; okazał się on już niejednokrotnie zbawiennym.

— P. T. koledzy sportowi, którzy chcieliby przystąpić do »Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów« jako członkowie prowincyonalni (zamiejscowi) raczą zgłosić się osobiście, lub pisemnie u podpisanego **ul. Ossolińskich L. 11. drzwi Nr, 20. II. piętro**, gdzie przyjmuję wpisy i udzielam bliższych wskazówek.

Konsul „Warszawskiego Tow. Cyklistów“ na miasto Lwów.

W. Krobicki.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców we Lwowie.



Przewodniczący: Aleksander Turzański ul. Zielona l. 2.
Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.
Skarbnik: Artur Friedrich ul Koralnicka 8.
Sekretaryat: ul. Karola Ludwika l. 5.

Na posiedzeniu Wydziału odbytem dnia 18. marca zostali przyjęci w poczet członków PP.: Wiktor Kratochwil, elektro-technik, Witołd Bayger urzędnik Gal. Akc. Tow. Hand., Tadeusz Semetkowski technik i Wincenty Kretschmer.

W niedzielę dnia 21. marca, odbyło się I-sze Walne Zgromadzenie przy udziale 20-tu członków. Po odczytaniu protokołu z zebrania załycieli Towarzystwa, przyjęto do wiadomości sprawozdanie z dotychczasowej czynności.

Towarzystwo nasze liczyło 28 członków, z tego 20 czynnych i 8 wspierających.

Rachunek kasy Tow. za czas od 2. lutego do 21. marca br. przedstawia się jak następuje:

Przychód ogólny za wpisowe, wkładki i odznaki	120·96
Wydatki na zakupno odznak, książek etc.	111·37
Pozostała gotówka	9·59
Razem	120·96

Na woiosok Komisyi rewizyjnej, udzielono ustępującemu Wydziałowi jednogłośnie absolutoryum. Polecono nowemu Wydziałowi, wybrać specyalną Komisyę, któraby się zajęła urządzeniem wyścigów. Uchwalono w zasadzie zakupić »Triplet«, który będzie służyć do trenowania.

Do Zarządu na rok 1897/8 wybrani zostali: Przewodniczącym: pan Aleksander Turzański; zastępca przewodniczącego: p. Seweryn Komuniewski; Wydziałowymi: pp Artur Friedrich, Tadeusz Gustowicz, Stefan Kavka, Mieczysław Piżl, Fryderyk Raus, Włodzimierz Strzelecki i Jan Wismüller,

Do Komisyi rewizyjnej: pp. Ludwik Christelbauer, Maryan Gustowicz i Karol Domiczek.

Nowo wybrany Wydział, na posiedzeniu swem odbytem dnia 26. marca, ukonstytuował się w następujący sposób; sekretarzem wybrany został p. Tadeusz Gustowicz, skarbnikiem p. Artur Friedrich; naczelnikami jazdy: pp. Fryderyk Raus i Stefan Kavka.

Wybrano komisyę wyścigową, składającą się z pp. F. Rausa, S. Komuniewskiego, M. Gustowicza, M. Domiczka, W. Ligęzy i W. Strzeleckiego.

Uchwalono urządzić dnia 9. Maja wycieczkę inauguracyjną do Sambora.

T. Gustowicz.



Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan, ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 41.
Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.
Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.
Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Wydział K. K. C. na posiedzeniu dnia 12. marca br. odbytem:

a) przyjął w poczet członków klubu pp. Wacława Gąsiorowskiego, Edwarda Marendowskiego, Kazimierza Stefańskiego, wszystkich trzech z Warszawy, wprowadzonych przez konsula p. Więckowskiego.

b) uchwalił zwołać doroczne Walne Zgromadzenie na dzień 4. kwietnia b. r. o godź. 5. po południu w małej sali Magistratu, z następującym porządkiem dziennym:

1. Odczytanie protokołu z poprzedniego Walnego Zgromadzenia.
2. Sprawozdanie z czynności klubu od ostatniego Walnego Zgromadzenia
3. Sprawozdanie skarbnika.
4. Wybór prezesa klubu.
5. Wybór Wydziału.
6. Wnioski i interpelacye członków.

c) uchwalił urządzić po Walnem Zgromadzeniu komers członków klubu, w lokalu za wspólnem porozumieniem wybranym.

d) zatwierdził program wyścigów i zabaw sportowych w roku bież. odbyć się mających, przedłożony przez komisyę sportową a zawierający:

1. tzw. wycieczkę „otwarcia sezonu" w pierwszy świąteczny, pogodny i do jazdy możliwy dzień, na Bielany, o której członkowie w swym czasie zawiadomieni zostaną.
2. dn. 9. maja br. wyścig wiosenny na 30 km. na szosie Mogiła-Cło, dostępny tylko dla członków klubu.
3. dn. 16. maja br. majówkę na Bielanach, z muzyką i tańcami, dla członków klubu i zaproszonych przez nich gości.
4. dn. 15. sierpnia br. międzynarodowy wyścig szosowy na 70 km.
5. dla wzbudzenia upadającej turystyki, trzy premie dla tych, którzy wykażą się największą liczbą ujechanych kilometrów wycieczkowych. Książeczki dla potwierdzeń z odpowiednim regulaminem są w klubie do nabycia. *St. Wierzbicki.*

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

„Koło“

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 1. maja 1897. Nr. 9.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

STANISŁAW MAJEWSKI.



WSTĘP.

Żebyś się czytelniku nie zraził zapowiedzią, że kolarz będzie ci o Mazurach prawił, uprzedzam cię odrazu, że jestem kolarzem najniższego rzędu. Starsi tego sportu dzielą ich obecnie na klasy; dla mnie możeby się klasy wcale nie znalazło.

Jestem więc kolarzem pozaklasowym, tem mniej jednak (a może dla tego) Pruskiemi Mazurami się zainteresowałem i chciałem piękny ich kraj, choć w części, własnemi ujrzeć oczyma, sprawdzić różność ich mowy i ziemi tej własną dotknąć stopą.

Kraina, posiadająca około 400.000 mieszkańców słowiańskiego szczepu a polskiej mowy i położenie iście urocze, okraszone niezliczoną ilością pięknie rozrzuconych jezior i wód postrzępionych w najdziwaczniejsze figury, a jednak zawsze pokrytych piękną lustrzaną taflą, godną jest zaprawdę zwiedzenia każdego miłującego piękno człowieka, — a więc w pierwszym rzędzie waszego skromnego kolarza.

Któżby przypuścił, że szmat ziemi, położony na północ od guberni Płockiej i Łomżyńskiej, a zachód od Suwalskiej, znany w geografii jako Prusy Wschodnie czyli Książęce, stanowiący łącznik naszego płaskiego Mazowsza z Bałtykiem, jest krainą w znacznej części górzystą, usianą masami wód kryształowych i z tego nawet powodu w okolicy wielkich jezior „mazurską Szwajcarją“ zwaną.

A jednak tak jest, choć nas mapa (szczególniej kolejowa) nic o tem pouczyć nie może.

Całe to Pojezierze, jakkolwiek ścisłym geografom, lingwistom i historykom z dawna znane, dla naszego ogółu jest prawdziwą „terra incognita“ i, choć tylko o dobrą setkę wiorst od syreniego grodu oddalone i tylko granicą oddzielone, skryte jest tak dobrze dla przeciętego warszawiaka, a nawet i mieszkańca Królestwa, jakgdyby odwieczny chiński mur nas od niego oddzielał.

To zapomnienie krainy sąsiedniej, tak pięknej, silnie mię ku niej pociągało i myśląc na wiosnę dokądby na czas odpoczynku swe kroki (raczej koło) w lecie skierować, nie mogłem się oprzeć chęci zwiedzenia tak bliskiej północy.

Pewnego więc pięknego czerwcowego poranku, dobrawszy sobie za towarzysza młodego p. S. B., po załatwieniu formalności cłowych w Mławie, znaleźliśmy się na ziemi ongi krzyżackiej, zwanej do dzisiaj prowincyą Wschodnio-pruską.

I.

Nocleg na Warmii. — Hakatyści i ich arogancya. — Gazeta Olsztyńska.

Mieliśmy zamiar rozpocząć naszą wycieczkę na kole dopiero od Ełku (niem. Lyck), jechaliśmy przeto koleją.

Ciągłe przesiadywanie się wraz z oczekiwaniem na węzłowych stacyach, sprawiło, że, nieoczekiwanym sposobem, dojechaliśmy tego dnia tylko do Olsztyna, gdzie, korzystając ze sposobności poznania tej stolicy polskiej części Warmii, postanowiliśmy zanocować.

Warmia (niem. Ermland), otoczona niegdyś od zachodu i wschodu Prusami, a z południa puszczą bezludną, przeznaczoną zda się była na kolonizacyę niemiecką od północy idącą. Dopiero pod polskiem panowaniem w XV. wieku zaczęła się polska kolonizacya tej ziemi. Obecnie składają się na nią powiaty Olsztyński, Liebarski, Brunsberski i Reszelski. Dwa pierwsze posiadają około 60.000 ludności polskiej pomięszanej z niemiecką, reszta na północ położona, wyłącznie niemiecka.

W Olsztynie wychodzi „Gazeta Olsztyńska“, której czytelnikom, szczególniej z dala się znajdującym, wydawałoby się to miasto zapewne przez pół polskiem. A jednak tak nie jest.

Olsztyn (niem. Allenstein) jest miastem dość ładnem, wzrastającem bardzo szybko, mającem obecnie około 25.000 mieszkańców prawie wyłącznie narodowości niemieckiej. Chociaż od roku 1464 do 1772 należał Olsztyn wraz z całą Warmią do Polski, pierwotna jednakże tamtejsza kolonizacya była niemiecką; około r. 1600 mieszkali tu już prawie wyłącznie polacy.

Obecnie ludność polska spełnia tylko najniższe posługi, a jeżeli w skutek swej pracy zapobiegliwości lub większej inteligencyi a nawet majątku, ktokolwiek się ponad szary tłum wybije, staje się niemcem i to niemcem wojującym.

Wojna pomiędzy oboma zamieszkującymi tę ziemię żywiołami wre tu na każdym kroku z całą zajadłością, zwłaszcza ze strony niemców. Niemcy, prócz popierania germanizacyi z góry, założyli prywatne towarzystwo tak zwanych „hakatystów“ (od pierwszych liter założycieli posłów Henemana, Kenemana, Tidemana), mające na celu popieranie w Poznańskiem i Prusach Zachodnich niemczyzny i ewentualne wojowanie z polszczyzną, na każdym kroku. Ażeby zostać członkiem stowarzyszenia dość być niemcem i opłacać 1 markę rocznej składki; członkami też są ludzie wszystkich sfer.

Za illustracyę tego niechaj służy poniższy fakcik.

Przyjechawszy do Olsztyna, zwróciliśmy się najpierw do najbliższego hotelu położonego przy stacyi. Na spotkanie wyszedł, jak zwykle, rodzaj ober-kelnera, który usłyszawszy moje zapytanie, oświadczył z nadętą i zuchwałą miną (po polsku), że polskiej mowy nie rozumie, bo „sie kennen deutsch sprechen“ (wy możecie mówić po niemiecku).

Nie pozostało nam nic innego, jak noclegu poszukać gdzieindziej. (Adres hotelu: A. Hinz. Banhofs-Hotel. Allenstein).

Na takiej to zatraconej reducie, stoi człowiek, któregośmy przed noclegiem poznali. Człowiekiem tym jest redaktor „Gazety Olsztyńskiej“ p. Pieniężny, dźwigający tam choć z trudnością sztandar polskiej mowy i walczący od 10 lat 2 razy tygodniowo w szpaltach swojej gazety z zalewającą go zewsząd niemczyzną. Całą jego pociechą, że pracując dla ludności wiejskiej dotąd zdrowej i polskiej pomaga im radą i pomocą wedle sił i środków.

Wybacz mi szanowny czytelniku, żem tak długi odbył postój w Olsztynie, a więc nie na zapowiedzianych Mazurach, dla podróżnego trzeba jednak być nieco wyrozumiałym, bom nie mógł nie podzielić się z tobą temi wrażeniami, jakich w Olsztynie doświadczyłem.

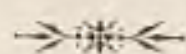
Teraz jednym skokiem (naturalnie kolejowym) puszczamy się przez właściwe Mazury do ich intellektualnej stolicy, do Ełku, skąd właściwie rozpocznie się nasza podróż na kole. (C. d. n.)



WYCIECZKA
z Przemyśla do Zakopanego
* przez Węgry. *

SKREŚLIŁ W. MIANOWSKI.

(Dokończenie).



Popołudniu powróciłem tą samą drogą do Popradu, a załatwiwszy dość mierne rachunki hotelowe puściłem się przez Szepes, Szombat, Mathec do Kesmarku, mając ciągle przed sobą widok Tatr po lewej stronie gościńca. W Kesmarku nad Popradem zatrzymałem się dwie godziny, zwiedziłem pobieżnie miasto, które czyni miłe wrażenie. Znalazłem tam czyste, brukowane ulice, oświetlenie elektryczne, większy hotel dla turystów urządzony przez węgierskie towarzystwo karpackie, zamek Tököly, stary katolicki kościół, stary i nowy kościół ewangielicki. Miasto jest przytem handlowe, ma i kilka fabryk, a wygląda spokojnie, bez gwaru, do czego się zapewne przyczynia brak napastnego żydowstwa. Z Kesmarku przebyłem jeszcze sześciokilemetrową drogę do miasta Biała (Bela) obok słynnych pieczar Bialskich i tu zanocowałem.

Nazajutrz, a było to już 4. sierpnia, opuściłem rano Białę i nader błotnistą drogą — gdyż w nocy upadł ulewny deszcz — opodal potoku Białej i obok stojącej na rozstajnej drodze karczmy zwanej Szarpanice, wjechałem w gruby las i zatrzymałem się w klimatycznej stacyi Pieczar Bialskich — po niemiecku Höhlenhein, po słowiańsku Bielany. Tu udałem się na zwiedzenie owych sławnych „Pieczar". Opisywać wrażeń, jakich doznałem, oglądając je nie będę się silił, nadmienię tylko, że są to otchłanie podziemne, niesłychanie wielkich rozmiarów, w których znajdują się nacieki wapiennego płynu, zwane stalagmitami i stalaktytami. Cuda te przyrody uwydatniają się dopiero należycie przy odpowiednem oświetleniu np. 1000 świec i świetle magnezyowem. Z zakładu idzie się schodami stromemi pół godziny do schroniska. Zwyczajnie wpuszczają do pieczar trzy razy dziennie, pierwszą partyę około godziny 11. Opłata wynosi około 2 zł. 50 ct. od osoby, co zresztą zależy od ilości osób zwiedzających. Pobyt tam trwa około $2^1/_2$ godzin. Osoby słabe na nogi uprzedza się, że pieczary Bialskie mają około 3.000 schodów w różnych kierunkach — co zresztą nas cyklistów bardzo mało obchodzi. Temperatura jest tam dla lekko ubranych za chłodna — przeciętnie + 10° Cels.

Opuściwszy powyższą miejscowość dostaję się dobrym gościńcem przez Kardolin na Żdżar (tak zwane Tatry Bialskie) czterokilometrową serpentyną do Podspadów, mając nad sobą imponujące szczyty Hawrania (2151 m.) i Murania nowego (1999 m.), a z Podspadów do Jurgowa, wsi węgierskiej, na samej galicyjsko-węgierskiej granicy nad potokiem Białką. Ludność tam jest czysto polska. W Jurgowie nająłem górala do prowadzenia maszyny przez wieś Bukowinę. Teren tu nadzwyczaj górzysty i do jazdy na kole niemożliwy. Doszedłszy do huty żelaznej, pożegnałem brzcząco górala, a dosiadłszy koła, dojechałem dobrą już drogą pod wieczór do Zakopanego.

W Zakopanem zabawiłem cztery dni robiąc codziennie wycieczki do głębi Tatr. Wycieczek tych już nie opisuję, są one bowiem już wyłącznie moją zasługą, względnie moich nóg a nie bicykla, który przez ten czas odpoczywał.

Powrót nastąpił wśród fatalnej pogody z Zakopanego do Chabówki na kole, z Chabówki zaś pociągiem do Przemyśla.

Nadmienić w końcu muszę, iż całą tę wycieczkę wynoszącą przeszło 550 km., na różnej jakości drogach i podczas rozmaitej aury odbyłem na kole „Regent-Special" i nie miałem w drodze z kołem najmniejszych przykrości, a zawdzięczam tę podróż moją także druhowi Wondraczkowi, gospodarzowi Sokoła przemyskiego, który zobaczywszy moje koło w niedyspozycyi powierzył mi z całą gotowością nową maszynę ze swego handlu, za co mu na tem miejscu jeszcze raz składam szczerą podziękę.

Przemyśl w lutym 1897.



Wiedeńska ankieta kolarska i ważne jej skutki.

Jak to już w poprzednim nrze (str. 79) wspomnieliśmy, odbyła się we Wiedniu w dniach 5., 6. i 7. kwietnia ankieta, w sprawie uregulowania rozmaitych spraw kolarskich i tam też podaliśmy skład jej uczestników.

Przedmiotem obrad było ośm pytań, mianowicie: czy należy uważać koło jako lekki pojazd, czy są potrzebne egzamina i specyalne pozwolenia do jazdy, czy potrzebnemi są numera na kołach we Wiedniu i na prowincyi, czy potrzebnemi są jakie przepisy ku uchronie cyklistów i jakie, jakie opłaty uiszczać mają cykliści, czy nie należałoby wzdłuż gościńców zakładać osobnych dróg dla cyklistów, z jakich funduszów i czy nie należałoby specyalnie na ten cel opodatkować cyklistów, jakie należałoby wydać przepisy co do zarobkowego wypożyczania kół, a wreszcie przepisy co do urządzania wyścigów na drogach publicznych.

Wszystkie te kwestye z rozmaitymi szczegółami były przedmiotem trzydniowych poważnych i nader ciekawych obrad, których jednak, z powodu braku miejsca, nie możemy tu przytaczać, odsyłając ciekawych czytelników do pism sportowych wiedeńskich.

Możemy już jednak podać najnowsze rozporządzenie namiestnika JE. hr. Kielmansegga, które na podstawie wyników obrad tej ankiety, reguluje tymczasowo sprawy kolarskie N. Austryi, a które opiewa:

§ 1. Koło, w rozmaitych swoich postaciach, uważanem być ma jako lekki pojazd, przysługują mu tedy wszelkie prawa takiego pojazdu

Na kole wolno jeździć po wszystkich gościńcach i drogach gminnych. Wyjątki od tego postanowienia mieszczą się w §§ 3. i 9.

§ 2. Poza obrębem zamkniętych miejscowości, wolno jeździć na kole także po bankietach dróg, z wyjątkiem wypadków przewidzianych w §§ 3. i 9.

Używanie do jazdy kołowej publicznych chodników dopuszczalnem jest jedynie na wyraźne zezwolenie odnośnych władz i korporacyi.

§ 3. Gdzie są wzdłuż gościńców zbudowane osobne drogi dla cyklistów, tam wolno im tylko tych dróg używać.

§ 4. Postanowienia dotyczące ruchu fiakrów jedno i dwukonnych w obrębie wiedeńskiego policyjnego okręgu, mają też analogiczne zastosowanie do jazdy na kole.

§ 5. Wyścigi na drogach publicznych, jako tamujące ruch, są w ogólności wzbronione.

Wyjątkowe pozwolenia na urządzenie wyścigów udzieli, w porozumieniu z odnośnym zarządem drogowym, w obrębie wiedeńskiego okręgu policyjnego wiedeńska Dyrekcya policyi, poza jego zaś obrębem odnośne władze polityczne, pod warunkami, jakie się w każdym pojedyńczym wypadku okażą potrzebnymi.

§ 6. Wszelkie rodzaje kół muszą posiadać ręczny hamulec, tak umieszczony, aby mógł odrazu działać.

Od zmierzchu aż do świtu muszą być wszelkie rodzaje kół zaopatrzone w świecącą się latarnię z bezbarwnemi szkłami, umieszczoną na głowie maszyny przed jeźdźcem.

§ 7 a) Cyklista jechać ma powoli, to jest w tempie, które może jeszcze osiągnąć raźnie idący człowiek: na skrętach z jednej ulicy w drugą, i przy przejeździe na krzyżowaniach ulic.

b) W obrębie zamkniętych miejscowości, jakoteż na ludnych ulicach, wolno jechać cykliście tylko z obu rękami na kierownicy, a obu nogami na pedałach.

c) Szybka jazda, t. j. w tempie przekraczającem szybkość w dobrym kłusie jadącego wozu wzbronioną jest w obrębie zamkniętych miejscowości.

d) Zabieranie na koło małych dzieci jest wzbronione.

§ 9. C. k. Dyrekcyi policyi przysługa prawo, pewne ulice w obrębie zamkniętych miejscowości, ze względów publicznych zamknąć dla jazdy na kołach zupełnie lub na pewien czas.

§ 10. Na żądanie organów policyjnych lub drogowych ma cyklista obowiązek zaraz zejść z koła.

Jeździec, który nie może przy tej sposobności wykazać jakimś dokumentem (paszport, karta legitymacyjna, książka robotnicza i t. p.) tożsamości swojej osoby, musi się udać, prowadząc koło do najbliższego lokalu urzędowego odnośnej władzy i na jej żądanie zabezpieczyć karną kwotę przez ewentualne pozostawienie koła.

§ 11. Osoby zostające w czynnej służbie wojskowej i żandarmerya, podlegają przepisom tym o tyle, o ile stoją poza służbą, lub o ile używają do jazdy stroju cywilnego.

§ 12. Rozporządzenie to wchodzi w życie z dniem 1. maja 1897, a równocześnie tracą moc prawną wszelkie niezgodne z niem postanowienia władz, dotyczące jazdy na kole w obrębie N. Austryi.

Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał

JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego").

(Ciąg dalszy).

II

Niech będzie (fig. 3) S środkiem ciężkości uważanego układu (tj. koła z jeźdźcem); SP śladem płaszczyzny przechodzącej przez ten środek i punkty styczności obu kół z torem; MN śladem na razie dowolnej powierzchni toru, zaś M_0N_0 śladem płaszczyzny poziomej; wreszcie SX kierunkiem normalnej do elementu drogi punktu S w uważanej chwili — przyczem za płaszczyznę rysunku obraliśmy płaszczyznę pionową przez SX przechodzącą — natenczas dla równowagi takiego układu potrzeba:

Fig. 3

1. Aby wypadkowa z siły ciężkości $Q = mg$ i siły odśrodkowej $P = \frac{mv^2}{\varrho}$ przechodziła przez punkt P, a

2. ażeby ta wypadkowa zawierała z normalną do powierzchni toru w uważanym punkcie kąt mniejszy od kąta tarcia posuwistego φ.

Oznaczywszy przez α kąt nachylenia płaszczyzny SP do pionu otrzymamy z warunku 1) równanie:

$$\operatorname{tg}\alpha = \frac{P}{Q} = \frac{mv^2}{\varrho} : mg = \frac{v^2}{g\varrho} \quad \ldots\ldots \quad 1)$$

które powiada, że tgα proporcyonalnem jest wprost do kwadratu z prędkości (v) a odwrotnie do promienia krzywizny drogi (ϱ) i przyspieszenia siły ciężkości (g); niezależnem natomiast od masy poruszającego się systemu i od kształtu powierzchni toru.

Co do drugiego warunku równowagi, to niema wprawdzie doświadczeń nad współczynnikiem ($f = \operatorname{tg}\varphi$) tarcia posuwistego gumy, która jest materyałem na obręcze kół, jednakże wiadomo powszechnie, że tarcie to jest na sucho bardzo znaczne i od materyału toru mało zależne, podczas gdy na mokrym torze odrazu znacznie się zmniejsza i staje się zawisłem od materyału i czystości toru. Ażeby przecież podać jakąś możliwą cyfrę dla oryentacyi nad-

mieniam, że współczynnik tarcia posuwistego skóry lub liny konopnej na żelazie i drzewie wynosi na sucho 0·5 – 0·6[1]), co prawdopodobnie z pewnem przybliżeniem przyjąć można także dla naszego przypadku, tembardziej, że do obliczenia miarodajnym jest raczej drugi niekorzystniejszy przypadek t. j. tarcie na wilgotnej powierzchni toru. Współczynnik tego tarcia jest wprawdzie tak dobrze jak nieznany liczne jednak upadki na mokrym bruku lub torze przekonywują dowodnie o niskiej tegoż wartości.

TABELA I.

ρ w metrach	v w $\frac{m}{\text{sek.}}$ $\left(\frac{km}{\text{godz,}}\right)$				
	4 (14,4)	8 (28,8)	12 (43,2)	14 (50,4)	16 (57,6)
	tg α				
10	0,16	0,64	0,44	1,96	2,56
15	0,11	0,43	0,96	1,31	1,71
20	0,08	0,32	0,72	0,98	1,28
25	0,06	0,26	0,58	0,78	1.02
30	0,05	0,21	0,48	0,65	0,85
35	0,05	0,18	0,41	0,56	0,73
40	0,04	0,16	0,36	0,49	0,64

Powyższe rozumowanie i tabela I) z wzoru dla tg α obliczona, wystarczyłyby zupełnie do wykazania konieczności przechyłki w zakrzywionej części toru, jednakże podnieść tu wypada inny ważny względ, który potrzebę tego urządzenia niezależnie wywołuje, a mianowicie niebezpieczeństwo uderzenia wewnętrznym pedałem o tor, które przy niedostatecznej przechyłce tegoż nastąpić może wskutek nizkiego położenia osi korbowej przy kołach wyścigowych.

Nazywając kąt nachylenia elementu powierzchni toru do poziomu przez β widzimy (fig. 3), że idelną przechyłką toru byłoby $\beta = \alpha$ czyli

$$\text{tg}\,\beta = \frac{v^2}{g\varrho} \quad \ldots\ldots\ldots \quad 2)$$

gdyż wtedy ruch koła po torze byłby zgoła niezależnym od kapryśnego współczynnika tarcia. Ponieważ jednak w praktyce mamy do czynienia z różnemi prędkościami, a przytem jeźdźcy nie zawsze mogą się trzymać normalnej linii obiegu, które za podstawę obliczeń służyć musi, lecz wyprzedzając się nawzajem opisują drogi o mniej więcej różnej krzywiźnie, przeto wystarcza dla celów praktyki przyjęcie za v średniej, a raczej najczęstszej prędkości c, która obecnie przy dobrych warunkach około 40 km/godz. czyli 11 m/sek. wynosi. (Ciąg dalszy nastąpi).

[1]) *„Des Ingenieurs Tachenbuch“* I. 1892



Druga wystawa kolarska
w Berlinie

(Ciąg dalszy.)

Zaraz u wstępu zwracają uwagę koła *„Möve“* fabryki *G. Walthera & Co.* w Mühlhausen (Turyngia) piękną budową i wykonaniem. Widzimy tu także praktyczną nowość: kierownicę (drewnianą) do łatwego zdejmywania celem zabezpieczenia koła przed kradzieżą, często systematycznie tutaj uprawianą. Na ścianie zestawiono pięknie obrobione części składowe w różnych przekrojach.

Dalej widzimy ładne styryjskie koła *„Styrian-Meteor“*, w nieco odmiennym stylu od niemieckich zbudowane, o których zresztą już wyżej wspomniałem.

Wielką elegancyą odznaczają się maszyny sławnej angielskiej firmy *„Humber & Co.“* bez wyjątku na czarno emaliowane i opisanemi już udoskonaleniami zaopatrzone.

Uwagi godne są koła *„Albatros“* z Hannoweru, pomiędzy któremi znajduje się jedno z drzewa dębowego i nadzwyczaj lekka, lecz dziwacznego kształtu wyścigówka. O kołach tych pisałem w styczniowej korespondencyi.

Licznych widzów gromadzą około siebie nadobne paryżanki *„Acatène-Métropole“*. Oby ziściły się nadzieje pomysłowego wynalazcy, na które jeszcze nieco sceptycznie się zapatruję.

Wrażenie dobrej i starannej budowy robią koła firmy *„Neckarsulmer Fahrradwerke“*, która wystawiła także gustowne tableau z nieemaliowanych części składowych. Obok nich godnie stoją: *„Sturmvogel“* (firma: *Piskorski & Grüttner*, Halensee-Berlin) i znana u nas marka *„Diana“* fabryki maszyn w Bielefeld (przedtem *Dürkopp & Co.*).

Pomiędzy okazami ostatniej firmy budzą żywe zajęcie dwojaki *„Sociable“* z siedzeniami obok siebie, które tutaj już na ulicy spotykałem.

Koła *„Wanderer“* z Chemnitz Schönau odznaczają się wielką wytwornością i staranością wykończenia. Wystawiony tutaj nadzwyczaj wierny model roweru w $^1/_4$ naturalnej wielkości jest prawdziwem cackiem dla amatora.

Koła bambusowe zastąpione są przez trzy fabryki: angielską, amerykańską i niemiecką. U angielskiej firmy *„Bamboo Co. Wolverhampton“* wykonane są mufy węzłowe z bronzu aluminiowego, a połączenie ich z rurą bambusową wzmocnione jest wewnątrz okrągłym klockiem drewnianym. U niektórych maszyn *„Bamboo“* widzimy nawet przednie widełki z bambusu co trochę niezgrabnie wygląda Natomiast amerykańskie *„King Spring“* i niemieckie *„Excelsior“* używają muf i widełek stalowych Mufy są niklowane, widełki zaś imitują bambus zapomocą odpowiedniej emalii. Jest zresztą na wystawie wiele maszyn stalowych w ten sposób emaliowanych.

Jako druga austryacka marka figuruje tutaj *„Steyr - Swift* . Zewnętrzny wygląd kół mało zmieniony od czasu powstania fabryki; nowością jest koło wojskowe całkiem czarne.

Do najwytworniejszych z amerykańskich marek tutaj reprezentowanych należą *„Cleveland“* i *„Columbia“*. Koła *„Cleveland“* wyróżniają się dzwonami złożonemi z trzech materyałów: drzewa, stali i aluminium Konstrukcya jest w zasadzie racyonalną; czy tylko nie „za dużo grzybów w barszczu?“ Nadto mają one łożyska korbowe i sterowe urządzone w ten sposób, że po wyjęciu osi kulki nie wypadają. (C. d n.)



Termina wyścigów.

Na torze Praga-Bubno odbędą się w dniach 2. i 16. maja wielkie międzynarodowe wyścigi. A to:

D n i a 2. m a j a: 1. Wyścig inauguracyjny 1609 m., 2. Wyścig nowicyuszów 1000 m., 3. Wyścig główny 5000 m. (ewentualnie przedbiegi po 1000 m.), 4. Wyścig amatorów 2000 m., 5. Wyścig na maszynach więcejsiedzeniowych 3000 m., 6. Wyścig z wyrównaniem na rowerach 2000 m. Zgłoszenia do 27. kwietnia.

D n i a 16. m a j a. 1. Wyścig gości 1609 m. 2. Wyścig główny 10.000 m. z prowadzeniem. 3. Wyścig prowincyonalny 3000 m., 4 Wyścig prażanów z wyrównaniem 2000m , 5. Wyścig pocieszenia 1609 m., 6. Wyścig z wyrównaniem na kołach więcejsiodłowych 2000 m. — Zgłoszenia do 11. maja godziny 12 w południe u E. Balcara, Praga III. 46. Bliższe szczegóły w naszej Redakcyi.

Dnia 23. i 27. maja odbędą się 35. i 36. wielkie międzynarodowe wyścigi we Wiedniu na torze w Praterze, urządzone przez związek wyścigowy wiedeńskich towarzystw kolarskich (Wiener Radfahrvereine für Wettfahrsport, II. Grosse Mohrengasse 12).

W n i e d z i e l ę 23. m a j a odbędzie się siedm biegów a to: 1. na kołach niskich i n a u g u r a c y j n y 2000 m, 2. Wyścig n o w i c y u s z ó w 1000m., 3. Wyścig o w i e l k ą n a g r o d ę P r a t e r u (600, 300, 200 i 150 koron) w seryach. Przed-, między-, ewentualnie kwalifikacyjne biegi po 1000 m. i rozstrzygający na 2000 m., 4. Wyścig o m a ł ą n a g r o d ę P r a t e r u (150, 120, 90 i 60 koron) w seryach, dla pierwszych i drugich z wyścigu poprzedniego, którzy nie dostali się do udziału w biegu rozstrzygającym. Przed- i międzybiegi po 1000 m. bieg rozstrzygający 2000 m., 5. W y ś c i g p o c i e s z e n i a n a g r o d y P r a t e r u dla trzecich i czwartych z przedbiegów o wielką nagrodę (60, 40 i 30 koron). Przedbiegi po 1000 m. bieg rozstrzygający na 2000 m., 6. Jazda r e k o r d o w a na dwojakach 1000m., 7. Wyścig g ł ó w n y na dwojakach 10.000 m.

W drugim dniu wyścigów w e c z w a r t e k 27. m a j a odbędą się biegi rozstrzygające z wyścigów 1., 3., 4. i 5. po 2000 m., a następnie 5. wyścig m ł o d z i e ż y na 2000 m., 6. Jazda r e k o r d o w a na dwojakach 3000 m., 8. Wyścig 25 - k i l o m e t r o w y z prowadzeniem.

Zgłoszenia przyjmuje do dnia 18. maja, godziny 12 w południe J ó z e f M e i s t e r, Wien, II. Grosse Mohrengasse 12. – Wpisowe na dzień 23. maja do wyśc. 2.—3 korony, do 3 i 7 — 5 koron, do wszystkich innych w dniu 23. i 27. maja 4 korony. Bliższych szczegółów zasięgnąć można w naszej Redakcyi.



Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe Dagoberta Timara. NW. Berlin Luisenstrasse 27 – 28.

(Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze bezpłatnie wszelkich informacyi co do patentów, nowych wynalazków i t. p.).

Nr. 92.344. Przyrząd rozpędowy dla kół z zmienną przenośnią. — Ch. Stolle werk, Akwizgran.

Nr. 72471. Koło z przenośnią do zmiany. — T. W. Schmitz i Fr. Schingen, Akwizgran.

Nr. 72.548. Głowa widełek rowerowych z dwu w podłużnej płaszczyźnie połączonych części. — R Chillingworth, Norymberga.

Nr. 72.437. Kierownica działająca przez pokręcenie na hamulec. — Horst Steudel, Kamentz i S.

Nr. 72.277. Siodełko do kół bez nitów. — E. Deutgen, Düren.

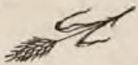
Nr. 72.278. Składana rama dla kół. — J. Windmüller, Kolonia.

Nr. 92.447. Obręcz składający się z stalowych sprężyn, umocowanych na obwodzie koła. — P. Ehmke, Nowy Szczecin.

Nr. 92.450. Samodziałający przyrząd do zmiany przenośni z hamulcem. — L. W. Broadwell i T. Oxborrow, Claphan Common. S. W.

Nr. 92.451 Wentyl do pneumatyków. W. Cotterel & Co. Gunnersbury, Hrstwo Middl.

Listę innych mniejszej wagi patentów można przejrzeć w naszej Redakcyi.



Wyścig z Paryża do Roubaix.

W niedzielę dnia 18. kwietnia rozpoczął się francuski sezon wyścigowy klasycznym wyścigiem z Paryża do Roubaix. Uczestnicy tego wyścigu podzieleni zostali na dwie grupy, z których pierwsza z amatorów wyruszyła ze startu o godzinie 6. rano, druga zaś z zawodowców o godzinie $6^1/_2$. Zgłoszeń wpłynęło 53, lecz u startu, zapewne wskutek okropnie niepomyślnej aury, stanęło tylko 23 jeźdźców, a to 11 amatorów, a 12 zawodowców. Z zawodowców trzymał się jako pierwszy Cordang, lecz pierwszym stanął Garin również zawodowiec, który drogę tę wynoszącą 280 kilometrów przebył w 10 godzin 43 min. $5^2/_5$ sek., a zaraz o 2 metry za nim przybył Cordang (holender) mimo, że przy wjeździe na tor wyścigowy spadł i około 200 m. stracił. Ostatnie dwa kilometry jechali wyścigowcy na torze w Rubaix, gdzie ich oczekiwała blisko 10.000 publiczności. Jako 3) przybył francuz Fréderic w 10:57:42. 4) Rivierre w 11:18:17, 5) Cordier, 6) Boinet, 7) Ariès, 8) Guillochin i 9) Kerff wszyscy zawodowcy. Z amatorów przybył pierwszy Trusellier w 13:51.00.

Zeszłoroczny czas jazdy Fischera z Monachium wynosił 9:17:00, był przeto prawie o $1^1/_2$ godziny lepszym.



KORESPONDENCYE.

Medyolan, 17. kwietnia 1897.

Dnia 29. marca wyjechałem rano z Beregszasz. Drogi znów niemożliwe, okropne błoto, jedzie się nie więcej jak 8 km. na godzinę. Do tego spotyka mię tu wielce niemiły wypadek, — węgierscy żandarmi wzięli mię za szpiega i prowadzą mię do swoich koszar. Działo się to około 30 km. za Beregszaszem. Tu przejrzeli moje papiery, lecz na tych nie mogli się widocznie zrozumieć, a ponieważ i ustne porozumienie, z powodu że węgierskim językiem nie władam a niemieckim słabo było trudnem, wsadzili mię do porządnego parokonnego fiakra i zawieźli napowrót aż do Beregszasz. Tu po krótkiem przesłuchaniu puszczono mię na wolność. Miało się już tymczasem ku wieczorowi, widziałem się więc zmuszonym drugą noc spędzić w Beregszasz. Dnia następnego tj. 30. marca znów rzesisty deszcz, a droga już zupełnia błotna i grzęska, tak iż straciłem zupełnie chęć do dalszej jazdy na kole i puściłem się koleją do Budapesztu.

W Budapeszcie oddano mi z pakunkowego wozu maszynę z zepsutem przedniem kołem, tak nieostrożnie obchodzą się z kołami na węgierskich kolejach. Pierwszą tedy moją czynnością w Budapeszcie musiało być oddanie maszyny do naprawy.

W Budapeszcie zabawiłem tylko jeden dzień, a 1. kwietnia rano wyjechałem na kole ku Wiedniowi. Z początku miałem z powodu błotnistej drogi ciężką jazdę, ale później się naprawiła. Następnego dnia zerwał się tak silny wiatr przeciwny, że zupełnie jazdę wstrzymywał. Trwał on przez całą noc, a rano jeszcze się wzmógł. Ciężko pracując ujechałem 15 km., a nie mogąc z wichrem dalej walczyć, siadłem na kolej i dojechałem do drugiej stacyi przed Wiedniem. Siadłszy tu na koło przybyłem do Wiednia (około 60 km) wieczorem, dnia 3. kwietnia.

We Wiedniu zabawiłem trzy dni. Robiłem tu codzienne wycieczki za miasto; tak miasto jak i okolice zachwyciły mię. Miło mi tu było znaleść kilku kolegów sportowych mówiących dobrze po rosyjsku, którzy mi dotrzymywali placu.

We środę 7. kwietnia wyruszyłem z Wiednia do Tryestu. Tu sprzyjała mi przez cały czas cudna po-

goda, — drogi znakomite, jazda wyśmienita, cudowna okolica. Oglądnąłem po drodze wspaniałe groty adelsberskie, a w niedzielę 11. kwietnia przybyłem do Tryestu. Na zwiedzaniu miasta spędziłem część niedzieli i cały poniedziałek, a wieczorem wyjechałem statkiem do Wenecyi.

Wobec tego, że czasu miałem już niewiele, musiałem zmienić plan podróży i udałem się z Tryestu do Medyolanu, skąd do Was piszę, stąd zaś dziś wyjeżdżam przez Genewę do Paryża.

We Włoszech idealne drogi jakiemi dotychczas nie miałem sposobności jeździć. Pogoda mi tu sprzyjała ciągle, tylko wczoraj spadł porządny deszcz.

Wyrażając Wam jeszcze raz wdzięczność za Waszą gościnność kreślę się etc.

A Nikołajew.



Pogadanki techniczne.

PEDAŁY.

Niezliczoną widzimy na tem polu ilość fabrykatów, ale wiele z nich bardzo lichych, toteż należy przy zakupnie koła i tę jego część należycie zbadać.

Pedał, który jak wiadomo obraca się na dwu łożyskach kulowych, powinien się bardzo lekko i bez hałasu poruszać, a po skończeniu obrotów zrobić jeszcze kilka wahnień.

U wszystkich prawie dzisiejszych pedałów, leżący przy korbie stożek wytoczonym jest z osią z jednego kawałka, a następnie silnie hartowany, wskutek czego jest oś w tem miejscu dość kruchą i podczas jazdy w głębokiej kolei, lub przy uderzeniu o kamień lub coś podobnego łatwo na złamanie narażoną. Przezorny jeździec, wybierając się w dłuższą drogę, winien tedy zabrać do torby oś rezerwową.

Rama pedału — t. j. część na której opiera się podczas jazdy stopa — wyłożona jest kauczukiem, korkiem lub filcem; albo też zastępuje ich miejsce metalowa w ostre zęby zaopatrzona płytka, a wówczas mamy do czynienia z pedałami wyścigowymi tzw. „rat-trap". Jednak i wielu wycieczkowców używa tych pedałów wyścigowych, ze względu na ich lekkość i ze względu na tę okoliczność, że przy szybkiem tempie nie można tak łatwo zgubić pedału. Jednakowoż wskutek swej małej płaszczyzny nużą one nogę prędzej, aniżeli zwyczajne, a do tego wcinają się zęby w podeszwę i przy cieńszej podeszwie mogą nodze dolegać.

Jeżeli nie można prawie marzyć, ażeby mógł być zbudowanym pedał przed pyłem bezwzględnie zabezpieczony, to ostatnie modele zbliżają się przynajmniej do tego ideału przez okrycie łożysk metalowemi czapeczkami. Czapeczki te mają prawie wszystkie tę wadę, że nie mają otworu na wpuszczenie oliwy i trzeba je do tego odkręcać. Wszakże otworki w czapeczkach mogą być dokładnie sprężynką zamknięte. Jeżeli chcemy wpuszczać oliwę przez jedno łożysko, to oliwa nie zawsze dojdzie do drugiego, łożysko tamto wysycha i często zaczyna piszczeć a jeźdźcowi trudno się nawet domyśleć skąd pisk wychodzi.

Bardzo często widzimy — zwłaszcza u wyścigowców — przytwierdzone do pedałów przytrzymywacze tzw. „klipsy"*), na których się palce nóg opierają, a które nie pozwalają nodze zsunąć się z pedału. Dobre są one dla wyścigowców, mniej potrzebne dla wycieczkowców, z powodu że uciskają palce nóg; a już zupełnie nie radzimy ich używać jeźdźcom początkującym, gdyż w razie upadku noga, może się nie dać łatwo z klipsy uwolnić i narazić jeźdźca na silne potłuczenie się. (C. d. n.)

*) Czy nie dałaby się użyć w języku polskim nazwa „kagańce pedałowe?", do których owe przyrządy z wyglądu i przeznaczenia są zbliżone? (Przyp. Red).



KRONIKA.

— Z nadchodzącym sezonem sportowym prosimy o rozpowszechnienie naszego pisma w gronie jeźdźców. *„Koło" powinno się znachodzić w ręku każdego kolarza. „Koło" powinno się znachodzić we wszystkich lokalach publicznych, w których bywają kolarze.*

Wielu też czytelników zalega jeszcze z prenumeratą. Prosimy ich usilnie o wyrównanie zaległości i nadsyłanie przedpłaty. *Redakcya i Administracya.*

— W numerze 7 „Koła" w dziale kroniki zamieściliśmy krótką notatkę dotyczącą „Warszawskiej Drużyny kolarzy", za którą spotkaliśmy się ze srogimi zarzutami ze strony „Cyklisty" i p. Józefa Karasińskiego, jednego z członków „Drużyny".

Odpowiadamy na nie tyle, że notatkę tę otrzymaliśmy od jednego z naszych dobrze nam znanych korespondentów i nie wątpiąc w prawdziwość podanych tam faktów, umieściliśmy ją w piśmie. Jeżeliby się tam mimo to wkradły jakieś sprzeczności, to również chyba w ten sposób, że nasz korespondent został w błąd wprowadzony.

Z naszej strony prosimy przyjąć zapewnienie, iż nie mieliśmy zamiaru nikomu ubliżyć, lub niezgodne z prawdą podawać wiadomości, a jeżeliby się to rzeczywiście stało, tedy najmocniej przepraszamy.

Redakcya.

— Od Stanisławowskiego turystycznego K. C. otrzymaliśmy dnia 21. kwietnia depeszę następującej treści: „Kazimierz Hemerling, Lwów. Walne zgromadzenie turystycznego klubu cyklistów przesyła szanownemu redaktorowi życzenia pomyślnego rozwoju pierwszego polskiego organu sportowego! Dr. Beill, Lachowski, Góraski, Koenigsfeld, Kolessa. Nowoświęcki, Topczewski, Grodzicki, Sokołowski, Hannak, Mieczysław Beill, Oźmiński, Szancer. Rosignon."

Serdecznie dziękujemy za pamięć i życzenia, życząc nawzajem młodemu klubowi najpomyślniejszego rozwoju. *K Hemerling.*

— Dowiadujemy się, iż walne zebranie O. K. S. Lwowskiego uchwaliło przymusową asekuracyę członków Oddziału od wypadków. Jeżdżę na kole rok dziewiąty, a mimo licznych mniejszych i większych wycieczek i podróży, nietylko sam nie

ucierpiałem żadnych na ciele uszkodzeń, ani — z wyjątkiem jakichś niewinnych potłuczeń lub skaleczeń i jedynego wypadku naciągnięcia w przegubie ścięgna przy nauce — nie widziałem ani jednego groźniejszego wypadku, któryby uprawniał do żądania wynagrydzenia. Dziwi nas przeto tego rodzaju postanowienie, tem bardziej, że Oddział ten stawia sobie za zadanie umiarkowane i hygieniczne uprawianie kołowego sportu, które — jako żywo — nie może narazić ciała na uszczerbek. Czy właściwą jest przeto rzeczą wpłacać do kasy obcych asekuracyj paręset złotych rocznie dla tego, że może się kiedyś komuś zdarzyć jakiś niewinny wypadek stłuczenia? Trudno nam było dotąd dopatrzyć się w kole tak niebezpiecznego przyrządu! *(g)*

— Prąd czasu. W nowo budujących sie przy ul. Akademickiej we Lwowie realnościach p. Richtmana, urządzone zostaną na dole remizy na pomieszczenie kół lokatorów-cyklistów

— W „Kawiarni centralnej“ w Kołomyi urządza właściciel p. Hirszhorn osobny pokój dla cyklistów i specyalną remizę na pomieszczenie kół.

— Czytamy w „Kuryerze rzeszowskim“. Ważne dla kolarzy. Po wsiach naszego powiatu utrzymuje się przekonanie, że wyszło rozporządzenie, aby każdego cyklistę we wsi zatrzymywano dla rewizyi paszportu, a następnie odstawiano do starostwa. Byłoby więc pożądanem, ażeby sokoli O. K. wystarał się u starostwa o okólnik do wszystkich gmin tutejszego powiatu, prostujący to błędne mniemanie, a to dla uniknięcia możliwych przykrych kolizyi, jakieby stąd wyniknąć mogły.

— Drogi dla cyklistów w Gracu. Bruki gradeckie z drobnych i wystających budowane kamieni są dla jazdy na kole niewygodne. Aby dla cyklistów jazdę po nich zrobić wygodniejszą, uchwaliła tamtejsze rada miejska posypywać te ulice z obu stron obok chodników piaskiem. Bardzo byłaby uchwała taka i dla Lwowa pożądaną.

— Damskiemu pismu sportowemu „Die Radlerin“, wychodzącemu w Berlinie W. Derfflingerstrasse 16., przyznaną została na wystawie sportowej w Homm w Westfalii najwyższa nagroda — srebrny medal i dyplom honorowy.

— Kółko bratnie kolarzy w Warszawie. W sobotę d. 3. kwietnia r. b. o 1. z południa w imieniu 30 kolarzy, założycieli „Kółka bratniego“, przedstawiali się Jaśnie Oświeconemu księciu Imeretyńskiemu pp.: Jan Szczekowski, adwokat przysięgły, Adam Koziarski (inicyator „Kółka bratniego i drużyny“), Feliks Ciszewski, technik, oraz Wincenty Łaski i Franciszek Zawistowski, kupcy. Delegaci złożyli do rozpatrzenia panu Naczelnikowi kraju projekt ustawy, podobiznę znaku członkowskiego i podanie, które opatrzyli podpisami członkowie założyciele pp.: Franciszek Koziarski — właściciel domu, Jan Szczekowski — adwokat, Tomasz Reutt — doktor medycyny, Adam Koziarski — inicyator kółka literat., Edmund Perle — artysta malarz, K. Waroczewski — artysta malarz, Feliks Ciszewski — technik, A. Ciszewski — budowniczy, Jan Sierzpowski — doktor medycyny, W. Nowolecki — kupiec, M. Herman — fabrykant welocypedów, J. Grudman — fabrykant wyrobów metalowych, Władysław Łuczyński — obywatel ziemski, Wincenty Łaski — kupiec, Władysław Lebeust — właściciel domu, Kazimierz Wrzosek — właściciel cyklodromu, Ignacy Kopiec i Herman Rost — artyści-malarze, Roman Widner, szef firmy Neidlinger, Marcin Kopiec — kasyer zakładów gazowych, Leonard Tobolewski — kupiec, Józef Dutkowski — obywatel ziemski, Julian Krzykowski — właściciel domu, Aleksander Polak — urzędnik komory celnej, Feliks Nowolecki — właściciel domu, Franciszek Zawistowski kupiec, Stanisław Libicki i Antoni Lewicki.

Informacyj bliższych zasięgnąć można u członka p. Jana Szczekowskiego (Nowogrodzka 29) oraz u inicyatora p. Adama Koziarskiego (Krakowskie-Przedmieście 15).

— W Piotrkowskiem T. C. odbyły się wybory doroczne członków komitetu, z których wyszli: prezes Bronikowski, wiceprezes Łazucki, kapitan Ludwikiewicz, wicekapitanowie Bastrzycki i Keppen, kasyer Łapiński, sekretarz Konopacki, lekarz Rejman, zastępca kasyera Byczkowski, zast. sekret. Rosłan.

— Szach perski jakoteż najstarszy syn jego są dobrymi i wytrwałymi cyklistami. Opowiada o tem Mr. Fraser, który odbył podróż naokoło świata na kole.

— Sport na scenie. W Medyolanie wystawiono z nadzwyczajnem powodzeniem balet „Sport“, ułożony przez Manzottie'go do muzyki Marenca, którego libreto wyzyskuje nowoczesne zamiłowanie do sportów w bardzo pomysłowy i efektowny sposób. W balecie całym snuje się intryga miłośna na tle rozmaitych sportów. Ze sportów przedstawione są: w obrazie pierwszym — turystyka, w drugim — maskarada na lodzie z grupami łyżwiarzy i łyżwiarek, w trzecim — wyścigi konne, w czwartym — pojedynek na pistolety, w piątym — wyścigi wioślarskie, w szóstym — łowy, podczas których przebiegają grupy cyklistów wyścigowców, w siódmym — polowanie na gołębie. Obraz ósmy rozpoczyna się marszem dwudziestu czterech cyklistów, a kończy pochodem turystów, bokserów, cyklistów, wioślarzy, siłaczy, szermierzy, gimnastyków, zwolenników lawn-tennisu i rozmaitych gier i zabaw. Także prąd czasu.

— Budowa drewnianych kół obecnie zajmuje w Ameryce najwięcej fabrykantów.

— Międzynarodowy wyścig dystansowy z Moskwy do Petersburga o tytuł mistrza

rosyjskiego w jeździe drogowej odbędzie się w czerwcu. Przestrzeń ta wynosi 650 wiorst, a norma oznaczona na 39 godzin. — Zgłoszenia przyjmuje klub Cykl. w Petersburgu, Fontanka nr. 17. Wkładka 25 rubli.

Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan, ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

Walne Zgromadzenie odbyło się 29. kwietnia 1897 z porządkiem dziennym podanym w poprzednim numerze „Koła“.

Szczegółowe sprawozdanie podane będzie w następnym numerze, na razie zaś podajemy pokrótce jego przebieg:

1. Przyjęto protokół z ostatniego Walnego Zgromadzenia;
2. Przyjęto sprawozdanie Wydziału;
3. Przyjęto sprawozdanie komisyi sportowej;
4. Przyjęto sprawozdanie kasowe;
5. Przyjęto sprawozdan e komisyi rewizyjnej i na jej wniosek udzielono absolutoryum.
6. W skład nowego Wydziału weszli: jako prezes dr. Jan hr. Drohojowski (przez aklamacyą), jako wiceprezes dr. Maryan Dawidowski (przez aklamacyą), jako Wydziałowi pp. Józef Romaszkan, por. Emanuel Pohl, Gustaw Schnejder, Tadeusz Kuschee, Gustaw Neusser, dr. Henryk Mikolasch, dr. Gustaw Piotrowski, inż. Władysław Piżl, por. Fryderyk Raus, Kazimierz Przybysławski.

W skład komisyi rewizyjnej weszli pp. Leon Kozakiewicz, Ludwik Eydziałtowicz i Jan Wolski.

7. Przyjęto wniosek dra Mikolascha co do reformy wycieczek klubowych.
8. Liczne wnioski członków będą podane szczegółowo w następnym numerze. *Dr. Mikolasch.*

Turystyczny Klub Cyklistów.

Stanisławów 1896.



Prezes: Dr. Alfred Beill, aptekarz.

Sekretarz: Mieczysław Beill, słuchacz praw.

Skarbnik: Adolf Góraski, kupiec.

Kierownicy jazdy: Edward Kolessa, kupiec. Mieczysław Grodecki, c.k. weterynarz powiatowy.

Zwyczajne Walne zgromadzenie klubu odbyło się w środę d. 21. kwietnia w restauracyi Bazarkiewicza o godz. 8. wieczorem. Porządek dzienny: 1. Sprawozdanie ustępującego wydziału. 2. Wybór wydziału na rok 1897. 3. Ewentualia. Sprawozdanie Wydziału ustępującego wypadło ku ogólnemu zadowoleniu wszystkich członków. W obecnej chwili klub nasz liczy 22 członków czynnych, posiada drukowany statut, jakoteż 200 sztuk drukowanych i zbroszurowanych książeczek wycieszkowych. W roku ubiegłym urządził klub c o r s o i dwa razy wyścigi drogowe, za które, jakoteż za jazdę turową, wydano razem 16 medali. Pomimo nadzwyczajnych wydatków, jakie w pierwszych miesiącach istnienia swego klub ponieść musiał wynosi stan kasy gotówką 135 złr.

Wycieczek w roku ubiegłym odbył klub 14 w różnych kierunkach. Współudział w wycieczkach był jednak dosyć słabym. Aby na przyszłość dział ten podnieść, postawiono na rok bieżący wybrać dwu kierowników jazdy, z których pierwszy będzie miał obowiązek na każdą niedzielę i święto, drugi na jeden z dni powszednich każdego tygodnia rozpisać wycieczkę. Ustępującemu wydziałowi udzielono absolutoryum; w szczególności wyraziło zgromadzenie serdeczne podziękowanie skarbnikowi p. Adolfowi Góraskiemu za znakomite prowadzenie kasy.

W skład nowego wydziału wybrano: prezesem dra A. Beilla jednogłośnie, sekretarzem M Beilla, skarbnikiem A. Góraskiego, kierownikami jazdy E Kolessę i M. Grodeckiego

Przy ostatnim punkcie porządku dziennego, podniosły się głosy za zniesieniem wyścigów, wyznaczaniem innych nagród za jazdę turową jak medali, żaden jednak z odnośnych wniosków nie uzyskał większości.

Przeszedł natomiast wniosek p. Grodeckiego, aby wydział wypracował program jazdy na sezon bieżący, tak, aby wycieczki klubowe regularnie odbywać się mogły, jakoteż wniosek M. Beilla, aby do redakcyi „Koła“ wysłać telegram z podpisami obecnych. Nad dalszym wnioskiem p. Grodeckiego, aby medale i odznaki u firm krajowych zamawiać przeszło zgromadzenie do porządku dziennego i oddało tę sprawę do załatwienia wydziałowi.

Po skończeniu części oficyalnej zaczęto wnosić toasty — wino i zawsze dobry humor cyklistów uprzyjemniały zebranie. Późno w noc rozeszli się członkowie do domów unosząc miłe wspomnienie wspólnie spędzonego wieczoru.

W niedzielę pierwsza jazda klubowa do Jezupola.

M. Beill.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.

Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.

Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.

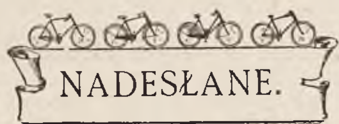
Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Konsul na Warszawę: Mieczysław Więckowski, Czysta 4.

— Oznajmia się wszystkim P. T. Członkom Lwowskiego klubu Cyklistów, że tableu jubileuszowe zostało już wykończone i jest do nabycia po cenie 4 złr. — ct. w aptece Piotra Mikolascha i u p. G. Schneidra Akademicka.

LITERATURA.

Das Fahrrad und seine Behandlung. Podręcznik dla cyklistów wydany przez Redakcyę pisma „Der Radmarkt" (do nabycia u firmy Opel & Beyschlag, Wien I., Kärtnerring 13) zasługuje na to, aby się znaleźć w ręku każdego cyklisty. Wyczerpujący opis koła i jego części, wskazówki co do obchodzenia się z kołem i jego częściami składowemi, co do czyszczenia i przechowywania etc. przydadzą się tak wytrawnemu jak i początkującemu cykliście, toteż możemy to dziełko, które kosztuje 60 ct. szczerze polecić naszym czytelnikom.



NADESŁANE.

Zupełnie innym jest obecnie miejski ruch uliczny, aniżeli to było przed kilku laty. A stało się to dzięki kołu, które sobie coraz bardziej ulice zdobywa i coraz bardziej wnika w istotę miejskiego ruchu. Baczny człowiek, odrazu musi to zauważyć, że wśród przemykających po ulicach kół, największa ich część stanowi „Waffenrad" pochodzące z austr. fabryk broni w Steyr. Wyroby tej fabryki opanowują zupełnie sytuacyę, a to ze względu na ich elegancyę a przytem zupełne bezpieczeństwo i pewność z jaką ich każdy jeździec może używać. Na te okoliczności musi się przedewszystkiem przy zakupnie koła zwracać uwagę.

DROBNE OGŁOSZENIA.

Okazała i cenna premia dla naszych prenumeratorów.

Wskutek umowy, zawartej z wydawnictwem wspaniałego dzieła *„Les chiens de chasse et la theorie de la chasse"*, które się w najkrótszym czasie pojawi, możemy je dostarczyć naszym prenumeratorom

za połowę ceny

Znakomite to dzieło sztuki, może być ozdobą najwykwintniejszego salonu, a będzie dla każdego myśliwego i miłośnika sportu najpraktyczniejszym, najbardziej zajmującym i najpożyteczniejszym, a przytem prawdziwie artystycznie wykonanym przewodnikiem.

W przeszło 100 wspaniałych akwarelach przedstawione są wszelkie rasy i najpiękniejsze typy psów, wraz z szczegółowymi opisami; dalej mieści się tam około 15 doskonałych rysunków, odnoszących się do teoryi łowiectwa, tresury psów, polowania na grubego zwierza itd. itd. Z tego można mieć pojęcie o użyteczności tego dzieła, zwłaszcza, że jest ono przepełnione znakomitemi wskazówkami praktycznemi. Wydanie nadzwyczaj staranne na wspaniałym papierze.

Dla naszych prenumeratorów: Cena w naszej administracyi z przesyłką **5 franków.**

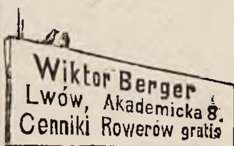
Dla nieprenumeratorów Cena **10 franków.**

Wysyłka za przesłaniem należytości lub za pobraniem pocztowem.

Jeneralne zastępstwo na Galicyę i Bukowinę
Państwowych Fabryk STEYR-SWIFT

Firma Wiktor Berger - Lwów

ul. Akademicka 8.





Zastępstwa: w Krakowie, Czerniowcach, Tarnowie, Krośnie, Przemyślu, Rzeszowie i t. d.

Największy w kraju skład specyalny

ROWERÓW z najsłynniejszych fabryk światowych, angielskich i krajowych

i wszelkich przyborów cyklowych.

CENY ŚCIŚLE FABRYCZNE.

Gwarancya nieograniczona za każdą maszynę.

Własny fachowy warstat reparacyjny.

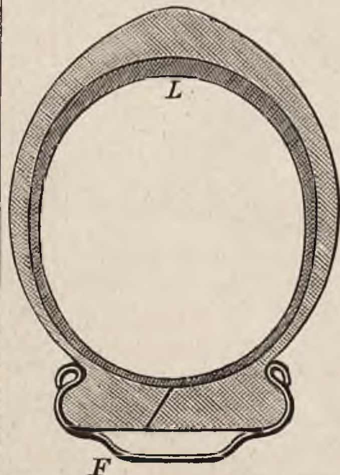
Systematyczna szkoła jazdy.

Cenniki illustrowane gratis na żądanie.

Austryacko-amerykańskie Towarzystwo akcyjne dla fabrykacyi gumy.

(Oesterreichisch-Amerikanische Gummifabrik-Actiengesellschaft.

FABRYKI:	SKŁADY:
Wiedeń, **XIII**. Breitensee.	**Wiedeń**, I. Schottenring 23.
Wysočan obok Pragi.	**Praga**, ul. Hybernská 32.



Najlepszym

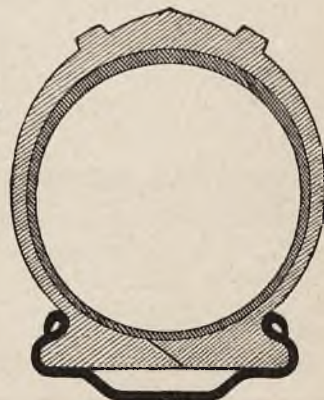
Pneumatykiem

jest

„Continental"

i za to też jest on najulubieńszym.

Wyroby dla Niemiec: Continental Cautchouc und Guttapercha C-ie, Hannower. — Wyroby dla Węgier: Ungarische Gummifabriks Actien-Gesellschaft Budapest.



Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

Rok III. Dnia 15. maja 1897. Nr. 10.

„Koło,“

MIKOŁAJ LUDWIG

WE LWOWIE

ul. Akademicka l. 3. (obok Banku Hipotecznego)

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich,

tudzież wszelkich części składowych, przyborów i potrzeb do tychże — Wszystko w najlepszej jakości.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę światowej angielskiej fabryki

SINGER i S^ka^ w Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

DÜRKOPP i S^ka^ („Diana“) w Bielefeld.

Ubrania trykotowe, czapki, potniki (Swetery), paski, buciki, pończochy.

Modne towary męskie.

Cenniki na żądanie.



Fachowy warstat reparacyjny.

Prosimy przy zamowieniach powoływać się na nasze pismo.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 15. maja 1897. Nr. 10.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya **we Lwowie,** ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

STANISŁAW MAJEWSKI.

(Ciąg dalszy.)



II.

Ełk. — „Gazeta ludowa“. — Powiaty mazurskie. — Kolonizacya. — Prusowie.



A więc Ełk, miasto, o którem marzyłem od chwili wyjazdu z Warszawy. Z góry już wiedziałem, że będzie niemieckiem, jak wszystkie miasta na Mazurach, dla tego też odrazu postanowiłem odszukać redakcyę „Gazety ludowej“, w której spodziewałem się znaleźć odżywczą krynicę dla mojego zmęczonego niemczyzną umysłu. Pierwszy spotkany listonosz, a jak tu lepiej nazywają „listowy“ wskazał mi żądany adres. „Gazeta ludowa“ istnieje dopiero od nowego roku 1896, pod kierunkiem p. Karola Barkego, dzielnego Mazura, wychowanego jednak w Warszawie. Gazeta drukuje się szwabachą t. j. czcionkami gotyckiemi w celu uczynienia jej dostępniejszą dla mazurskiego ludu, który innego alfabetu prawie nie zna. Wydawnictwo w polskim języku nie jest tutaj pierwszą próbą. W latach 1842—44 i 1849—50 wychodził miesięcznik pod tytułem „Przyjaciel ludu Łecki“ także szwabachą drukowany, obecna więc gazeta stanowi już duży postęp, bo wychodzi 2 razy tygodniowo.

P. Barke, wzruszony snać tem, że się ktośkolwiek jego Mazurami zaciekawił i zechciał je zwiedzić, przyjął nas z otwartemi rękami i nieomieszkał udzielić wielu cennych wskazówek, któremi, choć w krótkości, z czytelnikami podzielić się muszę, aby dać wyobrażenie o geograficznym podziale kraju.

Mazury składają się z 10 powiatów: 1. Łącki z miastem Ełkiem (niem. Lyck), 2. Margrabowski z miastem Olecko, 3. Jańsborski (Johannesburg), 4. Lecki z miastem Lec (Lötzen), 5. Szczycieński (Ortelsburg), 6. Ządzborski, 7. Nidborski (Neidenburg), 8. Rostemborski (Rostenburg), 9. Węgoborski (Angerburg), ostatnie cztery z miastami tegoż nazwiska i 10. Ostródzki z miastem Ostródz (Osterode). (Dla łatwiejszego zoryentowania się, załącza się mapka).

We wszystkich tych powiatach miasta i miasteczka, oraz wszystkie władze są bezwarunkowo niemieckie, wsie jednak i cała ludność wiejska i robocza są znów polskie i to zwartą masą; zaledwie dopiero w północnych powiatach Węgoborskim i Rostenborskim Niemcy są wszędzie w przewadze.

Miasto Ełk, położone nad pięknem, zgiętem w postać ogromnego rogala jeziorem, położone na wzgórzu posiada do 12.000 ludności (w tem 7.000 polskiej). Istnienie tego miasteczka sięga bardzo dawnych czasów, bo historyk Grunau przypuszcza, że w 1273 r. Ełk już istniał. Tędy to ongi musiały iść wyprawy z państwa Rzymskiego po bursztyn do Bałtyku, bo znajdowano tu monety kanciaste cesarza Aureliusza.

Powiat Łecki posiada ludności przeszło 50.000, w tem 80% polskiej.

Że Ełk miał od dawna ludność tylko polską, to nie ulega wątpliwości, bo ziemie dawniej pruskie t. j. przez plemię Prussów, pokrewne Litwinom, zamieszkałe (Prussowie już obecnie zupełnie wyginęli), kolonizowane były od północy przez Niemców, od południa zaś przez Mazurów, chętnie osiadających pod panowaniem Krzyżaków i przez tych ostatnich również chętnie przyjmowanych.

Kolonizacya ta, posuwająca się z dwóch stron, wypierała biednych Prussów przewagą kultury. Prussowie, opierając się przyjęciu chrześcjaństwa, cofali się coraz na wschód, a częściowo zapewne i asymilowali się z napływającym żywiołem. Nie chcąc przyjąć zbiorowo nowej wiary, nie stworzyli ogniska oporu i powoli, nieświadomie prawie, zlali się z kolonistami.

Dzisiaj próżnoby kto szukał przedstawicieli tego narodu na jego starych siedzibach. Zniknął z powierzchni ziemi tak, jak giną obecnie szlachetne żubry w swoich odwiecznych litewskich puszczach.

(C. d. n.)



Wycieczki klubowe.

(Wniosek przedłożony na Walnem zgromadzeniu Lwowskiego Klubu Cyklistów).

Sprawa, w której pragnę głos zabrać, jest jedną z najżywotniejszych spraw każdego towarzystwa, mającego na celu rozwój naszego sportu — jest to sprawa wspólnych wycieczek klubowych. Wiadomo wszystkim, że rozwój sportu kołowego le-

żący naszemu klubowi najwięcej na sercu, może być propagowany w szersze koła publiczności trzema sposobami, które muszą ile możności równocześnie być zastosowane; — do sposobów tych liczę:

1. urządzanie przyciągających a więc miłych dla wszystkich wycieczek,

2. urządzanie korsów, konkursów turystycznych, popisów w jeździe sztucznej, jazd na przełaj i t. p., wreszcie

3. urządzanie wyścigów.

Dwa ostatnie rodzaje ćwiczeń i propagowania sportu kołowego są nieco nowsze w naszym klubie a jednak stoją już pod względem organizacyi daleko wyżej od pierwszego, zasadniczego, t. j. urządzania wycieczek wspólnych. Klubowych wycieczek udanych było za mej pamięci tak mało, że nie mogą iść pod uwagę w przeciwstawieniu do całego mnóstwa, które się nie udawały.

Gdzie przyczyna tego?

Bawiąc przed kilku laty w Gracu, zostałem wprowadzony do tamtejszego klubu damskiego, liczącego wówczas około 18 członków czynnych, z których 16 bawiło pod ten czas w Gracu. Na wycieczkach klubowych widziałem raz 14 uczestniczek, raz 13 a raz 16. Nasz klub liczy z wielką górą 100 członków a na udanych wycieczkach naliczyłem 12 do 18 uczestników.

Gdzie przyczyna tak małego udziału?

Istnieją u nas, jak i wszędzie, cykliści młodzi duchem i ciałem, o silnych mięśniach, wspaniałych płucach i doskonale lekkich kołach — są i inni, starsi duchowo lub fizycznie, spokojni, którzy całe życie siedząc nad książkami w swych biurach czy urzędach doprowadzili swe bicepsy do częściowego zaniku, stos kręgowy zgięli w kabłąk a płuca zamienili w dwa płatki, nie grubsze od flaneli a odbywające od biedy w zwykłych warunkach funkcye oddechowe. — Są u nas ludzie, którzy uważają sobie za punkt honoru przebyć przestrzeń 25-kilometrową w godzinie, i jeszcze odliczyć parę minut na przestanki, których nie było — są znowu i tacy, co po całotygodniowej ciężkiej pracy chcą się przewietrzyć, wetchnąć balsamiczne wyziewy naszych szpilkowych lasów i rozprostować zgarbione plecy.

We wspólnej wycieczce klubowej wszystkie te żywioły zgromadzają się dajmy na to w kawiarni Schneidra, zbliżeni solidarnością koleżeństwa po kole i wyjeżdżają do, przypuszczam, Lubienia. Do rogatek jako tako, choć już prezes i kapitanowie jazdy muszą nieraz używać lassa na chwytanie wyrywających się z szeregu. Ale za to za rogatką. . . . Unieście się panowie koledzy po kole ze mną balonem nad szosę, nie wysoko ale tak, by conajmniej 15 kilometrów drogi módz objąć wzrokiem, — cóż ujrzymy?

Oto przy 20 kilometrze lubieńskim pędzi spurtem rozbita gromadka wyścigowców na kołach 10-cio lub 12-stokilowych, nie obarczonych nawet ani kluczem francuskim, ani pompką, często ani dzwonkiem.

Mniejwięcej około 10. kilometrowego słupka sadzi liczniejsza nieco, ale w długiego węża wysunięta gromadka weteranów koła, którzy w swej ambicyi nie mogą zostawać w tyle, ale dla braku treningu nie mogą znowu nadążyć wyścigowcom „folblutom“. Ludzie ci starsi, biegli w jeździe wszelakiej, koła ich 14 do 16 kilowe, opatrzone wszelkiemi niezbędnemi narzędziami w torebce.

Od nich wstecz patrząc widzimy tu i owdzie po jednym cykliście, między którymi zrozpaczony kapitan jazdy klnie po cichu. Tak aż do 6 kilometra, tu bowiem znowu większa garstka współwycieczkujących pozostała na samym tyle. Ludzie to starsi lub niedawni adepci sportu kołowego, o różnobarwnych strojach, z kołami od 16 do 24 kilowymi, obarczonemi conajmniej 5 kilowym ładunkiem kurtek, płaszczów gumowych, narzędzi, latarek, pomp, bajecznie nieraz długich, i t. p. Posuwają się oni zwolna i śmieją się z waryatów (sit venia verbo), którzy popędzili naprzód na złamanie karku.

Balon już niepotrzebny, usiądźmy na werandzie restauracyjnej w Lubieniu. O godzinie 4-tej wpadają wyścigowcy w krótkich po sobie odstępach czasu, zziajani, spoceni, i walą w siebie olbrzymie masy szpricerów oznajmując sobie wzajemnie, że to nie żadna przyjemność taka wycieczka z pędzlarzami (sit venia verbo) i obiecują sobie, jeździć odtąd tylko w swojem towarzystwie. Około wpół do piątej jawią się najdzielniejsi z weteranów, a o 5-tej są już wszyscy weterani i krzepią się befsztekami.

Czy to wyścigi? — pytają zaciekawieni goście kąpielowi.

Nie, to wspólna wycieczka klubu.

Około 6-tej są wreszcie i nachcyglery a wpół do 7-ej brakuje już tylko pięciu, o których grono orzeka z pewnością, że musieli się wrócić.

Jazda z powrotem. O godzinie 9-tej wyścigowcy i najdzielniejsi z weteranów są już u Bayera. Około 11-tej bez latarek po większej części wraca druga partya a najsłabsi nocują w Lubieniu, bo umyślili nazajutrz rankiem dopiero powrócić do rodzinnego grodu i już nigdy z waryatami (sit venia verbo) nie jeździć, bo nie ma w tem żadnej przyjemności.

Oto w przybliżeniu obraz w s p ó l n e j wycieczki klubowej.....

Wycieczki należy zreformować, jeżeli mają się udawać a temsamem nie chybiać swego celu t. j. utrzymanie solidarności ścisłej między członkami klubu. Sądzę, że najlepiej uskutecznić się to da w sposób następujący:

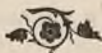
Klub składa się i zawsze składać się będzie ze zwyż opisanych, że tak powiem, kategoryj jeźdźców, trudno jednak żądać od wyścigowców i

dzielnych weteranów, by jechali po 10 kilometrów na godzinę dla własnej przyjemności, a jeszcze trudniej bo wprost niepodobna zmusić wolnojeżdżących do przebywania w godzinie przestrzeni 25-o-kilometrowych. Niechaj więc obaj kapitanowie jazdy, bo dwóch musi być, ułożą się między sobą i każdy niech obejmie do prowadzenia jednę z dwóch kategoryj. I to albo wycieczka zapowiada się całodniowa dla szybszych jeźdźców i prowadzi ją jeden z kapitanów n. p. do Lubienia, Czerlan i Gródka — półdniowa zaś złożona z wolnojadących pod kierownictwem drugiego kapitana wyjeżdża o 4 — 6 godzin później, jedzie do Gródka, tam łączą się obie partye i pod wodzą obu kapitanów wracają razem do Lwowa, aby dać miastu obraz łączności i liczebnej siły klubu.

Albo też wycieczka zapowiedziana półdniowa dla obu kategoryj, zaraz po wyjeździe za rogatki dzieli się dowolnie (przyczem sam każdy najlepiej oceni swe siły) na dwie grupy prowadzone każda przez swego kapitana i zjeżdżają się w oznaczonym punkcie. Rzeczą kapitanów jazdy, wynikającą z doświadczenia i taktu jest dać i utrzymać w swej grupie tempo około 12 i 18 kilometrów na godzinę, której to chyżości każdy w swej grupie z łatwością wydoła a wyrywanie się wszelkie bez względu na godność wyrywającego się niechże raz będzie w — że tak powiem — urzędowych wycieczkach klubu surowo wzbronione a nawet odpowiednio karane.

Jestem głęboko przeświadczony, że tych słów kilka trafi do przekonania wszystkim lubiącym wspólnie wycieczkować i że głosować będą za moim wnioskiem — a wtenczas wycieczki klubowe staną się raz przecie tem, czem być powinny t. j. największym punktem atrakcyjnym życia klubowego a co do obu opisanych kategoryj będzie można powiedzieć, iż zostanie „i wilk cały i koza syta".

Dr. Henryk Mikolasch
członek komisyi sportowej L. K. C.



Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

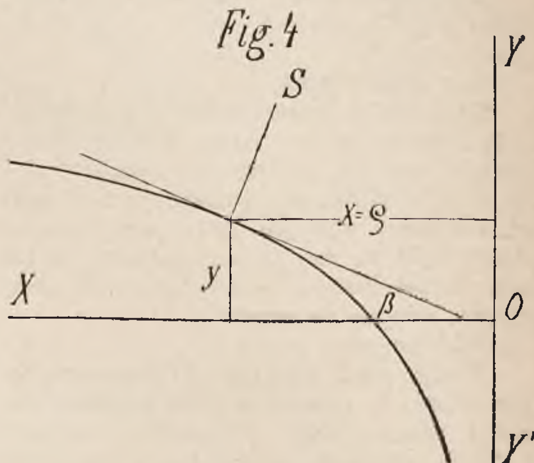
Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał
JR. MAKSYMILIAN HUBER
(przedrukowane z „Czasopisma technicznego).
(Ciąg dalszy).

II.

Nasuwa się teraz pytanie, jaki nadać kształt profilowi poprzecznemu powierzchni toru w łuku, uwzględniając okoliczność, że przy znacznej tegoż szerokości promień krzywizny wewnętrznej i zewnętrznej krawędzi znacznie się od siebie różnią (np. fig. 1).

Obierzmy w tym celu środek łuku O (fig. 4) za początek, a płaszczyznę pio-



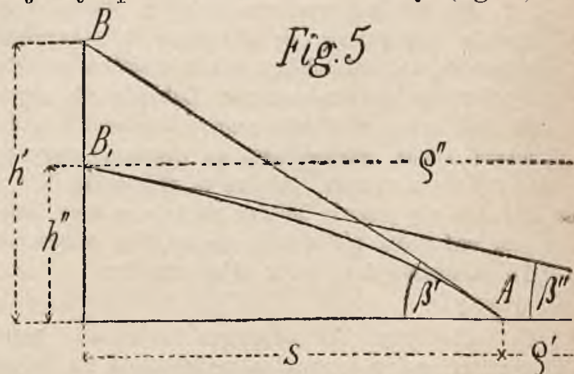
nową przez ten środek przechodzącą za płaszczyznę współrzędnych. Natenczas będzie dla dowolnego punktu profilu $x = \varrho$, $\frac{dy}{dx} = \mathrm{tg}\,\beta = \frac{c^2}{g\varrho} = \frac{c^2}{g\varrho}\frac{1}{x}$. Całkując powyższe równanie różniczkowe otrzymamy:

$$\log(x-a) = \frac{g}{c^2}y \quad . \; . \; . \; . \; . \; . \; . \quad 3)$$

jako równanie krzywej profilu, przyczem a jest dowolną stałą całkowania, zależną od położenia osi X. Gdy przesuniemy tę oś przez punkt $x=1$, natenczas będzie $\log(1-a)=0$, a zatem $a=0$ i równanie profilu przybierze najprotszy kształt:

$$\left.\begin{array}{l}\log x = \frac{g}{c^2}y, \text{ albo} \\ x = e^{\frac{g}{c^2}y}\end{array}\right\} \quad . \; . \; . \; . \; 4)$$

Jestto równanie logarytmiki o pionowej asymptocie YY'. Jeżeli więc (fig. 5)



normalna linia obiegu jest zakrzywiona promieniem ϱ', zaś wewnętrzna krawędź toru o szerokości s promieniem $\varrho''=\varrho+s$, natenczas zamiast zastosować na całej szerokości toru przechyłkę β' wywołującą podwyższenie zewnętrznej krawędzi h' wystarczy urządzić wzniesienie zewnętrznej krawędzi h'', zakrzywiając jednak profil podług równania 4).

Zastosowanie jednak takiego, nieco trudniejszego do wykonania profilu, opłacićby się mogło w praktyce tylko przy bardzo małych promieniach wewnętrznych, np. przy torach zimowych krytych; pomijam zatem na razie wszelkie rachunki do wytoczenia i praktycznej konstrukcyi takiego profilu służące.

III.

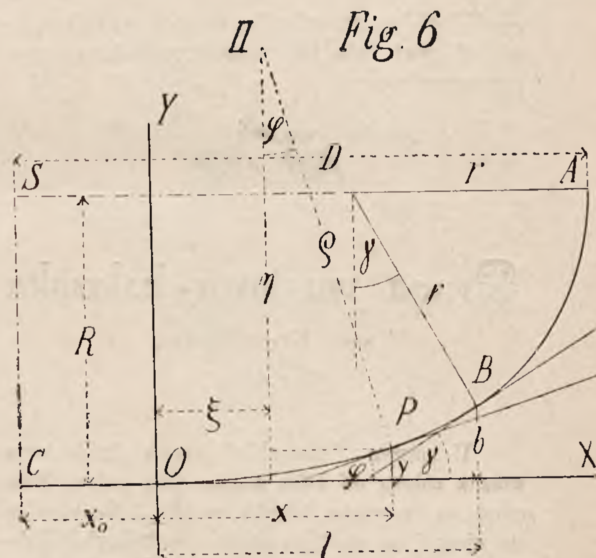
Zaraz przy pierwszych torach, jakie zbudowano przed kilku laty, okazała się pomimo małej, zwykle niedostatecznej, gdyż na oko urządzonej przechyłki, trudność w połączeniu łuku z prostą, wzrastająca szybko z powiększeniem prędkości kół i co zatem idzie z powiększeniem przechyłki. Radzono sobie więc najczęściej w ten sposób, że zewnętrzną krawędź toru na początku lub końcu łuku łączono jednostajnym zwykle dość stromym spadkiem z niepodwyższoną zewnętrzną krawędzią w prostej części toru, a nadto zmniejszano nieco przechyłkę w początkowej lub końcowej części łuku. W utworzonem w ten sposób przejściu łączono przeciwległe punkty obu krawędzi profilami prostymi, a wreszcie poprawiano jeszcze empirycznie całą tę powierzchnię (należącą w części do paraboloidy hyperbolicznej) idąc za wskazówkami próbujących wyścigowego „tempa“ jeźdźców.

Nie wywołano jednak nigdy zupełnego zadowolenia wyścigowców, którzy narzekali ciągle, że w tem miejscu „rzuca“. Że to jest rzeczą oczywistą, wynika już ze starej zasady: *„natura non facit saltus“*, która w tym przypadku wyłania się z następującego rozważania:

Poruszające się koło musi być w łuku nachylone do pionu pod stałym kątem α, w prostej zaś musi być pionowe. Przy przejściu zatem z łuku w prostą, musiałby kąt nachylenia z wartości α spaść nagle do zera, co jest bez współdziałania nagłej bocznej siły, rodzaju szarpnięcia niemożliwe. „Jednakże cykliści jeżdżą doskonale po takich torach“ — odpowie niejeden z czytelników bez namysłu. — Naturalnie, że jeżdżą, ale obserwując dokładnie ich jazdę, zobaczymy łatwo (np. na śladach kół), że z ruchu po kole nie przechodzą oni odrazu w prostolinijny, lecz opisują krzywą o coraz łagodniejszej, a wreszcie znikającej krzywiźnie (lub też, co na jedno wychodzi, o rosnącym aż do nieskończoności promieniu krzywizny), czyli po prostu wkładają sobie sami k r z y w ą p r z e j ś c i o w ą. A ponieważ kształt powierzchni toru tej krzywej nie odpowiada, więc też, rzecz jasna, powstają nieregularności ruchu t. j. „rzucania“.

Udowodniwszy, jak sądzę, dostatecznie potrzebę i pożytek krzywej przejściowej, przechodzę do ustawienia wzorów dla tejże.

Niech będzie (fig. 6) $ABOC$ ćwiartką normalnej linii obiegu, AB łukiem o promieniu r, BO krzywą przejściową o



zmiennym promieniu krzywizny ϱ, $OC=x_0$ połową prostej, O początkiem krzywej i zarazem początkiem współrzędnych, B końcem krzywej o współrzędnych l, b; wreszcie γ kątem, jaki z osią XX' tworzy styczna do krzywej przejściowej i łuku w punkcie B — natenczas musi szukana krzywa dogadzać przedewszystkiem warunkom:

$$\text{Dla } x=0 \text{ ma być } \frac{dy}{dx}=0 \text{ i } \varrho=\infty,$$

$$\text{czyli przechyłka } \operatorname{tg}\beta=\frac{c^2}{g}\frac{1}{\varrho}=0 \quad . \quad . \quad . \quad a)$$

Dla $x=l$ ma być $\frac{dy}{dx}=\mathrm{tg}\gamma$ i $\varrho=r$, a

więc przechyłka $\mathrm{tg}\beta=\frac{c^2}{g}\cdot\frac{1}{r}$ . . . . . 4)

Pomiędzy O a B ma teraz przechyłka w sposób ciągły i najprotszy przejść przez wszystkie wartości od 0 aż do $\mathrm{tg}\beta=\frac{c^2}{g}\cdot\frac{1}{r}$. Najracyonalniej na pozór dałoby się to osiągnąć przez przyjęcie liniowej zależności przechyłki od długości łuku krzywej, jednakże równanie różniczkowe, wyrażające ten warunek, jest tak trudnem do całkowania, że nie ma mowy o zużytkowaniu go do naszego celu. Jedyny stosunkowo prosty, a dla praktyki zupełnie wystarczający kształt krzywej przejściowej otrzymamy, kładąc:

$$\varrho=\frac{a^2}{x} \quad . \; . \; . \; . \; . \; . \; . \quad 5)$$

czyli robiąc przechyłkę proporcyonalną do x (a^2 jest stałym współczynnikiem proporcyonalności). (C. d. n.)

Druga wystawa kolarska w Berlinie.

(Ciąg dalszy).

U maszyn „*Columbia*“ stanowi każda korba wraz z połową osi jednę sztukę. Obie połowy połączone są wewnątrz łożyska na klin. Nie chce mi się wierzyć w praktyczność tej konstrukcyi. Natomiast z całem uznaniem wspomnieć muszę o osadzie sprych w tych kołach, zupełnie podobnej do systemu patentowanego przed czterema laty przez znakomitą firmę angielską „*New-Rapid*“. Jak wiadomo pękają sprychy z reguły (i to pomimo zgrubienia) tuż przy naklepanej główce, albowiem są w tem miejscu zgięte pod kątem prostym. W powyższym systemie przechodzą sprychy bez zgięcia przez odpowiednie uszka na obwodzie rury łożyskowej umieszczone.

Obejrzawszy nakoniec amerykańskie koła „*Crescent*“ i znane i wypróbowane u nas „*Premiery*“ używające konsekwentnie rur „*Helical*“, możemy się udać do bocznej galeryi, zajmowanej przez grupę drugą, aby przedewszystkiem zobaczyć pneumatyki, inne bowiem rodzaje obręczy już poznaliśmy.

Pomiędzy licznymi obecnie używanymi systemami pneumatyków, które zasadniczo od paru lat nie bardzo się zmieniły, odróżnić można trzy główne typy występujące prawie od początku istnienia nadymanych obręczy. Pierwszy reprezentowany jest przez powszechnie znany „*Dunlop*“, drugi najwięcej w Niemczech rozpowszechniony przez „*Continental*“, trzecim zaś mającym licznych zwolenników w Ameryce jest typ *jednorurowy*.

Ostatni zawdzięcza wydobycie go z zapomnienia i udoskonalenie głównie wielkiemu rozpowszechnieniu dzwon drewnianych. Pneumatyki bowiem dwu pierwszych typów wywierają brzegami płaszczów silny nacisk na wystające krawędzie dzwon (rozpierają je); ponieważ zaś drzewo ma najmniejszą wytrzymałość w kierunku poprzecznym do włókien, przeto albo trzeba konstruować szersze i silniejsze dzwona niż dla pneumatyków jednorurowych, lub też, jak to przy marce „*Cleveland*“ wspomniałem, użyć wypada dzwon złożonych z drzewa i stali. W obu razach dzieje się to z uszczerbkiem dla lekkości, która jest jedną z korzyści wynikających z użycia drzewa. Wystawione tu pneumatyki jednorurowe są po największej części zarazem „*self healing*“ t. j. po przedziurawieniu naprawiają się same, lub przez odpowiednie naciśnięcie palcami. Zupełnie podobny system znany był u nas przed trzema laty pod nazwą „Silvertown-Closure“, lecz nie wiadomo mi jakim się okazał w praktyce. Obecnie budzi on we mnie zaufanie, gdyż miałem w rękach całe obręcze i kawałki i przekonałem się o nadzwyczajnej przyczepności niewulkanizowanego kauczuku, którym wnętrze rury jest wyścielone. Rozdarty kawałek takiego kauczuku zlepia się pod naciskiem palców tak silnie, że znów całość stanowi, nie wiem jednakże jak długo ta własność pozostaje niezmienioną. (Dokończenie nastąpi).

M. H.

KORESPONDENCYE.

We Lwowie w maju 1897.

(Wycieczka O. K. S. L. i wyścig w Gródku, — przymusowa asekuracya, — nasi paradjerzy, — nasze piękne panie).

Jeżeli kto, to nasi kolarze mieliby najwięcej powodów aż nazbyt często powtarzać zdanie śp Jana Lama, iż „za naszą kochaną ojczyznę można się dać łatwo zabić, ale wymieszkać w niej trudno“. Ile mnie pamięć nie myli, w ciągu trzech lat ostatnich trzecia wycieczka inauguracyjna odbywa się podczas ulewnego deszczu po grząskiem i ślizkiem błocie, a zeszłego

roku, ani jedna, zapowiedziana na niedzielę lub święto nie obyła się bez ulewy. W obec tego, czyż można się dziwić, że i w tym roku w niedzielę dnia 2. maja towarzyszył nam deszcz w naszej inauguracyjnej wycieczce do Gródka. Mokliśmy i suszyliśmy się na przemian zanim w stanie pożałowania godnym stanęliśmy na tamtejszym rynku, gdzieśmy ku uweseleniu licznych widzów odbyli powolny wyścig na przestrzeni 90 metrów. Pierwszą nagrodę latarkę — otrzymał Komuniewski, drugą cyclometr — Ligęza, trzecią pompę — naczelnik Durski. O godzinie 10. w nocy stanął na dworcu lwowskim pociąg dążący ze strony Gródka wiozący 41 rowerów. czterdziestu kolarzy i jednę kolarkę. Trochę to wstyd przyznać się do tego — lecz czyż można było inaczej — powiedzcie, którzyście tam byli?

Zarówno Wydział Sokoła Lwowskiego jakoteż większość członków nadzwyczajnego Walnego zebrania zwołanego na dzień 8. maja — podzieliła zapatrywania pana (g) wyrażone w numerze 9. „Koła“, gdyż unieważniono poprzednią uchwałę w sprawie podniesienia rocznej wkładki o 1 zł. 50 ct., w zamian za co miał być każdy kolarz przymusowo asekurowany od wypadku. Na ten temat dużo dałoby się za i przeciw powiedzieć — na razie jednak druhowie Małaczyński i Kulikowski podnieśli tyle i tak przekonywujących argumentów przeciw, że zgromadzenie nie mogło się oprzeć ich wymowie i fachowej znajomości przedmiotu.

Ponieważ co raz częściej zdarza się widywać po ulicy, na zamku, lub placu powystawowym „paradjerów“, którzy założywszy ręce po napoleońsku — jeżdżą nie trzymając się rączek — zebranie poleciło wydziałowi, aby tych członków delikatnie przestrzegł przed konsekwencyami takiej jazdy, a za którą c. k. policya mniej delikatnie zaprotestować gotowa. — Może to ładnie taka jazda wygląda — sądzę jednak, że właściwszą by ona była w cyrku, na popisie, lecz nie na ulicy — a że powagi kolarzom nie doda, to pewna.

Na zakończenie z pociechą donieść wam muszę, że oprócz siedmiu artystów tutejszego teatru jeżdżących na kole, świeżo wstąpiły do naszego cechu panie: Stachowiczowa, Bednarzewska, Gromnicka, a znam jeszcze jednę, która ma też po temu wielką ochotę, ale mi mówić o tem zakazała.

Ano — niechżeż nam uprzyjemniają wycieczki, gdy niebo tak niełaskawe i pogody nie daje. *(aż.)*

Wiedeń, dnia 9. maja 1897.

Dla kolarzy w Wiedniu nastała nowa era. Z dniem 1. maja br. zniosło c. k. Namiestnictwo numera, legitymacye, egzamina i dotychczasowe taksy. Ruch też kolarski wzmógł się znacznie. Nowe przepisy policyjne są też łagodne i zostawiają cyklistom wiele swobody, a szczególnie zasługuje na uwagę otwarcie Prateru, tej dotychczas zupełnie zamkniętej, kolosalnej części miasta. Namiestnikowi hr. Kielmanseggowi, zwolennikowi sportu kołowego zamierzano urządzić 1. maja różne owacye, on jednak prosił o zaniechanie, skończyło się więc tylko na tem, że w Praterze na ścianie restauracyi „Lusthaus“ wielu cyklistów przybiło, swoje obecnie zbyteczne numera, które na drugi dzień znikły... Wiele towarzystw kolarskich urządziło się praktycznej; ku uwiecznieniu i przekazaniu potomności kolarskiej dziejów cyklistów z r. 1897 ozdobiło ściany klubowe numerami członków swoich.

Na dzień 26. b. m. pod honorowem przewodnictwem hr. Kielmansegga przygotowuje się wielkie corso kwiatowe cyklistów, na cele towarz. „Złoty krzyż“. Zajęcie się tą sprawą jest olbrzymie; posiedzenia komitetu odbywają się w sali Namiestnictwa, a rozgałęziony komitet liczy przeszło 100 pań i tyleż panów. Corso odbędzie o godz. 5 popołudniu na głównej aleji w Praterze, gdzie również ustawionych będzie 16 kiosków, w których nadobne córy naddunajskie wyciągać będą resztki mamony z kieszeni nie „radlującej“ publiki. Wstęp na kole na corso kosztuje 1 koronę. Dotychczas zgłosiły się liczne kluby wiedeńskie, które wystąpią oficyalnie i gromadnie, a oprócz tego zgłosiły się miasta: Praga, Berno, Lublana, Abazya, Monachium i inne. Dla klubów przeznaczone są nagrody honorowe.

Na arenie wyścigowej w Praterze życie się budzi, spotykamy tam znanych wyścigowców Reiningera, Wokurkę, Larwina, Gossa, Ortnera i innych, którzy się sposobią do zbliżających się wyścigów w bieżącym miesiącu. Na Zielone święta przygotowuje austr. „Touring Club“ amatorski wyścig drogowy Wiedeń-Berno, gdzie odbędą się w połączeniu międzynarodowe wyścigi na torze.

Polski klub kolarzy, będący w zawiązku, mimo że statut nie uzyskał jeszcze zatwierdzenia rozwija się pomyślnie i zyskuje z wielu stron zainteresowanie. Niektórzy członkowie przyszłego klubu urządzają prawie codziennie małe wycieczki w okolice Wiednia. Walne zgromadzenie odbędzie się w najbliższym czasie, do czego komisya statutowa poczyniła już kroki, również zamówioną została bardzo gustowna odznaka klubowa. Prywatnie zgłosiło się kilku amatorów klubu wziąć udział w corsie kwiatowem, a zatem młody nasz klub będzie również reprezentowany i wystąpi po raz pierwszy publicznie. Al Heil!

W. Krzepowski.



Paryż w maju 1897.

Dziennik tutejszy „Le Journal“ urządził w niedzielę 2. maja ciekawe doświadczenie. Chodziło o rozwiązanie pytania, czy cyklista z depeszami może się wymknąć balonem z oblężonego miasta i ujść pogoni nieprzyjacielskich kolarzy czyhających na niego. Przypuściwszy tedy, że Paryż jest oblężony jak w r. 1871 — puszczono z gazowni la Vilette balon „le Journal“. Udział publiczności był ogromny i zainteresowanie się wielkie. O godzinie 3 popołudniu puszczono sznury łódki, w której obok aeronauty p. Hervien i korespondenta dziennika, zajął miejsce „aero-cyklista“, którego koło zostało przymocowane wśród sznurów. Ładunku dopełniały gołębie pocztowe, które miano puszczać w czasie jazdy. Czas był idealny. Pogoda prześliczna, ciepło, lecz prawie zupełny brak wiatru. Balon przez długi czas wisiał nad miastem, potem popłynął w kierunku północno zachodnim. Kolarze nieprzyjacielscy, którzy już przedtem udali się w tym kierunku, nie spuszczali go z oczu, i gdy opadał chcąc wysadzić cyklistę, zbliżali się natychmiast chcąc go pochwycić. Musieli aeronauci-kolarze radzi nieradzi wzbijać się znowu w obłoki. Nie dosięgli jednak ani razu wysokości 2000 m. Dopiero w okolicy Enghiren chwila zdała się sposobną. Balon dotknął ziemi niedaleko lasu. W jednej chwili nadbiegli jednak kolarze i pochwycili posłańca, jak jabłko z drzewa spadające. Tak tedy wysłanie depesz z oblężonego miejsca przez aero-cyklistę, zdaje się być, wśród dnia i przy słabym wietrze,

niemożebnem. Gołębie puszczone wśród drogi, przybyły do Lille (210 km.) w 3 godź. Ładny rekord!

Francuska Unia kolarska (U. V. F.) urządza kilka razy do roku wyścig 100 km. o dyplom. Dnia 2. bm. przeszło 10 kolarzy stanęło przy starcie w Montegeron. Pierwsi przebywają tę przestrzeń zazwyczaj w 3 godź., każdy przybywający w mniej niż 6 godź. dostaje ładny dyplom, który go uwalnia od próbnego biegu przy wstąpieniu do wojska jako cyklista.

Dnia 15. o 6 wieczorem rozpocznie się wyścig z Bordeaux do Paryża. O wyniku napiszę przyszłym razem. Huret sławny na torze, bierze w nim udział, wielka kwestya, czy się okaże wytrwałym na gościńcu.

J. F.



Jazda na kole

ze stanowiska naturalnego sposobu leczenia.

Wykład dra L. Winternitza w wiedeńskiem Tow. naturalnego sposobu leczenia (I. Wiener Naturheilverein).

(Tłomaczył z niemieckiego K. H.).

Jest li jazda na kole dla zdrowia pożyteczną, czy też szkodliwą?



Chcąc odpowiedzieć na postawione mi w ten sposób pytanie, znalazłbym się w niemałym kłopocie. Sprawę tę należy bowiem rozważyć z właściwego stanowiska i to ma być przedmiotem dzisiejszej mojej pogadanki.

Nie ma zapewne lekarza, chociażby on był najwiekszym wrogiem jazdy kołowej, któryby mógł twierdzić, że jazda na kole jest w ogóle dla zdrowia szkodliwą. Każdy lekarz myślący musi się ze mną zgodzić na to, że dla zdrowego człowieka jest jazda kołowa zupełnie usprawiedliwioną. Każdy zdrowy człowiek, pragnie i nadal zdrowym pozostać, pragnie swe zdrowie wzmocnić i utrzymać. Jakiż wpływ wywiera kołowa jazda na człowieka zdrowego i w jaki sposób może służyć do utrzymania zdrowia?

My, mieszkańcy wielkiego miasta, odczuwamy najbardziej potrzebę znalezienia się poza jego murami, by tam świeżem i czystem odetchnąć powietrzem. Nie wielu jednak jest takich, którym pozwala na to praca zawodowa, a jeżeli, to chyba w jakąś niedzielę lub święto mogą oni na kilka zaledwie godzin opuścić duszne i pełne pyłu ulice miejskie, by na łonie boskiej przyrody znaleść tak bardzo im potrzebne wytchnienie i pokrzepienie. Jakże inaczej ma się rzecz z cyklistą, który rozporządzając tem chyżem, niestrudzonem kółkiem, szybko przemyka przez tłok uliczny i w ciągu kilkunastu minut jest już za miastem, wśród pól i lasów. Inny weń wstępuje humor skoro się znajdzie poza wielkomiejskim gwarem; wśród zieleni pól, kwiecia ogrodów, woni lasów zapomina o wszelkich trosk ch i utrapieniach swoboda wstępuje w serce i duszę, — z zamkniętego, zniechęconego mieszczucha inny się robi człowiek, na łonie uroczej przyrody — przynajmniej na tych kilka godzin — wesołość okrasi jego oblicze.

Lecz nie tylko sam umysł człowieka podnieca jazda na kole. Zdrowa czynność soków w organizmie wpływa na człowieka; zdrowie nasze zależy od tego, czy krew się należycie rozdziela i czy czynność wydzielania zbędnych materyi jest należycie uregulowaną. Osiągnięcie i utrzymanie w organizmie należytej wymiany materyi, powinno być staraniem każdego człowieka. Człowiek zdrowy, który zaniedba podniecania wymiany materyi, musi popaść w stan chorobliwy. Przez jazdę na kole osiąga się tę podniętę wymiany materyi w bardzo wysokim stopniu. Każdy kolarz może to potwierdzić, że po dalszej przejażdce uczuwa żywszy obieg krwi i nadzwyczajny apetyt, a to jest oczywistym dowodem dodatniego wpływu jazdy kołowej na wymianę materyi, a z nią i przez nią na rozwój całego ciała. Słabsi ludzie, uprawiając rozumnie sport kołowy, osiągną jazdą z pewnością nadzwyczajne pokrzepienie i wzmocnienie organizmu.

Często spotykamy się z twierdzeniem, że przy jeździe na kole narażonem jest serce na zanadto silną pracę, co jest powodem chorób sercowych. Jest to rzeczywiście możliwem, lecz tylko w niektórych wypadkach, mianowicie skoro się nie używa jazdy na kole dla wywczasu i rozrywki, lecz się jej nadużywa.

Ależ nietylko jazda na kole, bo tak samo każde przesadne fizyczne natężenie szkodliwy wywiera wpływ na serce. Jeżeli jeździec należycie pojmuje swoje zadanie i nie przesadza, to z pewnością nie będzie zdrowie jego serca narażone na uszczerbek; przeciwnie, w skutek stosownej pracy staje się ono tylko silniejszem, obieg krwi się reguluje, serce lepiej się odżywia. Wielu, którzy mają skłonność do sercowych chorób, mogą serce umiarkowaną jazdą na kole uzdrowić i wzmocnić.

Miarę, do której iść można, przeniósłbym na płuca. Jeździec, oddechający podczas jazdy swobodnie i głęboko, nie potrzebuje się niczego obawiać, ni się krępować. Skoro się oddech staje krótszym i szybszym, nadeszła chwila, która może złe sprowadzić skutki. W takim wypadku niebezpiecznie jest jechać dalej w tem samem tempie. Uczuwa się też zaraz przytem pewien ucisk na piersi, a wówczas wskazaną jest bardzo powolna jazda, lub też lepiej zejście z koła. Ważną bardzo jest rzeczą podczas jazdy trzymanie się. Jeżeli się jedzie bez przesadnego natężenia, w spokojnem regularnem tempie, a płuca przytem i klatka piersiowa swobodnie się poruszają, to wówczas niema żadnych obaw o niebezpieczeństwo dla zdrowia. Niektórzy cykliści siedzą na kole jak dżokiej i wyglądają jak niedomknięty scyzoryk. Pomijając nie miły dla oka widok, jaki taki jeździec sprawia jest takie trzymanie się dla płuc i serca wręcz szkodliwem; pierś jest ścieśnioną, osierdzie zgniecione, płuca nie mają miejsca do rozszerzania się. Podczas szybkiej jazdy jest takie trzymanie się stanowczo niepomyślnem. Jeżeli dżokiej przybiera taką podstawę, to trwa to u niego tylko kilka minut, kolarz zaś jedzie tak zgarbiony „w fajkę" całemi godzinami.

(Dokończenie nastąpi).

Pogadanki techniczne.

(Ciąg dalszy).

Mówiąc wyżej o korbach i pedałach zwrócić tu musimy uwagę, że są to części koła, które przy upadkach, zderzeniach i t. p. łatwo ulegają zepsuciu. Złamanie korby rzadziej się zdarza aniżeli złamanie osi pedałowej, ale też korba łatwiej ulega zgięciu od osi.

W razie zgięcia korby, należy ją odjąć od osi i na kowadle, a jeżeli go nie ma pod ręką, to na kamieniu przez uderzania młotem lub kamieniem wyprostować. Pedał naturalnie należy przedtem odjąć. Uderzenia nie powinny być zbyt silne, a zwłaszcza uważać należy, aby otworów w korbie nie sklepać i dla tego lepiej tę manipulacyę samemu ostrożnie przedsięwziąć, aniżeli poruczać ją jakiemu wiejskiemu kowalowi, a już jeżeli ktoś nie ma wcale zdolności ku mechanice, powinien być przy całej czynności obecnym i pouczać kowala, co ma robić.

Jeżeli się oś pedałowa skrzywi, należy być przy jej naprostowywaniu jeszcze ostrożniejszym.

Jeżeli się ma pod ręką kowala, to można też wziąć korbę względnie oś pedałową w śrubsztak, a następnie za pomocą wielkiego klucza francuskiego, lub podobnego jakiegoś przyrządu, części zgięte naprostować.

Czytamy też w niektórych poradnikach, że jeżeli oś pedałowa w chwili, kiedy pedał jest na dole, przygiętą jest ku górze, względnie korba na wewnątrz, można wziąć silnie za kierownicę, przygiąć maszynę dla przeniesienia środka ciężkości w przeciwnym kierunku i przez silne naciśnienie nogą na koniec pedału sprostować jego oś. Sposobu tego nie radzimy używać, bo łatwo w ten sposób inną część jakąś naruszyć, zwłaszcza przy lekkiej dzisiejszej budowie kół narazić się na pęknięcie kilku sprych i skręcenie się kół w t zw. „kapelusz“. (C. d. n.).



KRONIKA.

— W łonie L. K. C. kiełkuje myśl założenia kółka sportowego, któreby się zajęło urządzeniem rozmaitych zabaw i gier sportowych.

— Wycieczka inauguracyjna L. K. C. do lasku na 14 km. w kierunku do Stryja, odbyła się dnia 12. bm. i udała się wyśmienicie. Mimo dnia powszedniego i niepewnej pogody zebrało się około 30 członków, którzy się świetnie zabawili.

— Signum temporis. Bank krajowy we Lwowie urządził dla swych urzędników, przybywających na kołach do biur, remizę na pomieszczenie tych wehikułów.

— Wyścigi drogowe urządza 16. bm. O. K. S. L. z Mikołajowa do Stryja (30 km.), a T. K. W. 23. bm. 10-kilometrowe na szosie stryjskiej pod Stryjem.

— Przebudowa toru wyścigowego L. K. C. raźnie postępuje pod kierownictwem pp. inż. Piżla i Kuscheego. Przebudowa robi się według planów inżyniera Maksymiliana Hubera, bawiącego obecnie dla studjów w Berlinie, któremu zawdzięczamy znakomite korespondencye nasze berlińskie, a którego rozprawę opartą na ściśle naukowych podstawach drukujemy właśnie w ,,Kole“. Rozprawa p. Hubera zajmuje bezprzecznie pierwsze miejsce między pracami, jakie zostały dotąd wydane w tej materyi, toteż zwracamy uwagę towarzystw i klubów mających zamiary budowania torów wyścigowych.

Sam kształt dotychczasowego toru lwowskiego ulegnie pewnym zmianom, a pochyłości na łukach zostaną jeszcze znacznie podniesione, łuki zaś z prostemi połączone zostaną odpowiednemi krzywiznami przejściowemi. Otrzyma też tor obecny zupełnie nową silną powierzchnię z tłuczonego kamienia, powleczoną warstwą smołową (rodzajem asfaltu), która się w praktyce okazała znakomitą, gdyż jest gładką i równą i zupełnie niewrażliwą na kaprysy pogody, która się L. K. C. w zeszłym roku tak dała we znaki.

Roboty ziemne są już na ukończeniu i jest wszelka nadzieja, że tor będzie mógł być z końcem b m. oddany do użytku.

— Warszawskie T. C. urządza 27. b. m. wyścigi torowe, w których program wchodzi 5 biegów.

— Czytamy w ,,Cykliści“ że grono cyklistek warszawskich zapragnęło zorganizować własny klub damski.

— Z toru wyścigowego w Warszawie. Tor wyścigowy na Dynasach wre życiem; nasi wyścigowcy przygotowują się nie na żarty do przyszłych zapasów, oddając się z zapałem pracy treningowej. Zwłaszcza w godzinach wieczornych widzieć ich można pracujących w pojedynkę, po kilku, lub też długim sznurem przy pomocy prowadzących ich tandemów lub trypletów. Przeważnie pracują jeszcze na ,,tempo“ chociaż niektórzy z nich pozwalają sobie już na krótsze lub dłuższe „spurty“. (Cyklista).

— Za przekroczenie przepisów policyjnych we Wiedniu pociągniętych było do odpowiedzialności 76 cyklistów — podczas gdy cyfra ukaranych woźniców wynosiła 404 osób.

— Wielkie corso w Praterze odbędzie się 26. bm. a w razie niepogody 31. Początek o godzinie pół do 4.

— 1 km. w $1:9^1/_2$ zrobił Lambrecht 27. zm. na torze paryskim. (Dotychczasowy rekord Jaap Edena 1:10).

— Austryacki klub wycieczkowy (Oesterr. Touring Club) założony obecnie we Wiedniu, podaje w swoim organie (Centralblatt für Sport und Athletic), jako pierwszą swą zdobycz, budującą się drogę dla cyklistów na przestrzeni od granicy miasta t. j. od Hütteldorf do Purkersdorf — przeszło 8 kilometrów.

— „Cyklist" moskiewski donosi, że turyści moskiewscy Willy Peters i Ryszard Tolzmann wybrali się w sześciotygodniową wycieczkę (około 4500 wiorst), a to na Podolsk, Rostów, Dowsk, Kobryń, Brześć Litewski, Siedlce, Warszawę, Kutno, Koło, Słapcie, Poznań, Kostryń, Berlin, Magdeburg, Brunświk, Hanower, Bremę, Hamburg, Lubekę, Szweryn Rostok, Stralsund i parowcem do Petersburga.

— Słynny paryski trener Choppy Warburton zajął się obecnie trenowaniem Boulay'a, a tak pono jest pewnym jego kwalifikacyi, iż założył się o wysoką sumę, że Boulay zdobędzie tegoroczną „Grand Prix".

— Tegoroczny temat do nagrody paryskiej akademii umiejętności, dotyczy teoryi jazdy na kole i w ogóle postępu na tem polu. Ale w ogóle chętnie dziś dawane bywają przykłady i pytania z dziedziny sportu i tak pewien kandydat filozofii w Tuluzie otrzymał następujące pytanie: „Cyklista przejeżdża przestrzeń 1 kilometra na równym terenie; waga jego wynosi 70 kg., roweru 13 kg. — przyjąwszy że nie ma żadnych uderzeń, ile wyniesie suma jego pracy?

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

WALNE ZGROMADZENIE

Lwowskiego Klubu Cyklistów odbyło się z powodu Świąt Wielkanocnych dopiero dnia 29. kwietnia, w górnej sali gmachu „Sokoła", przy szczupłym udziale członków. U wejścia otrzymał każdy odbitkę sprawozdania Wydziału, tudzież sprawozdania kasowego. Przewodniczący dr. hr. Drohojowski zagaił zgromadzenie o godz wpół do 9-ej.

a.) Protokół z ostatniego Walnego Zgromadzenia
odczytany przez p. G. Neussera przyjęto bez dyskusyi.

b). Sprawozdanie Wydziału
z czynności za rok ubiegły, odczytane przez p. inż. Wł. Piżla, przyjęto bez dyskusyi.

c.) Sprawozdanie komisyi sportowej
z czynności za cały ubiegły rok, wygłoszone przez p. dra M. Dawidowskiego, przyjęto. P. W. Krobicki wnosi interpelacyą do komisyi, dlaczego nie pomyślała o pamiątce dla dra St Niementowskiego za wspaniałe jego zdziałanie sportowe w r. 1896. W odpowiedzi p. dr. Dawidowski okazał odnośną uchwałę komisyi, zaczem p. Krobicki cofnął interpelacyą.

d.) Sprawozdanie kasowe
miał odczytać p. J. Romaszkan, lecz na wniosek p. Krobickiego zwolniono tegoż gdyż każdy otrzymał już odbitkę sprawozdania.

e.) Sprawozdanie komisyi rewizyjnej
zdał p. L. Kozakiewicz. Przyjęto takowe i na wniosek p. Kozakiewicza udzielono absolutoryum ustępującemu Wydziałowi.

f.) Wybory.
Na wniosek p. Krobickiego obrano przez aklamacyą prezesem dra Jana hr. Drohojowskiego, a zastępcą jego również przez aklamacyą dra Maryana Dawidowskiego — poczem Przewodniczący przerwał zgromadzenie na kwandrans, gwoli oddania głosów kartkami i uprosił na skrutatorów pp. Krobickiego i Kuscheego.

Skrutatorowie ogłosili, iż w skład nowego Wydziału weszli, prócz powyższych, pp.: Józef Romaszkan, por. Emanuel Pohl, Gustaw Sehneider, Tadeusz Kuschee, Gustaw Neusser, dr. Henryk Mikolasch, dr. Gustaw Piotrowski, inż. Władysław Piżl, por. Fryderyk Raus i Kazimierz Przybysławski.

W skład komisyi rewizyjnej weszli przez aklamacyą pp. Leon Kozakiewicz, Ludwik Eydziatowicz i Jan Wolski.

g.) Wnioski członków.

1. Reforma wycieczek klubowych na wniosek dra Mikolascha została uchwalona. Na wniosek dra Niementowskiego uchwalono umieścić ją w łamach „Koła". (Zob. str. 98–99).

2. Dr. Dawidowski proponuje przełożyć termin Walnego Zgromadzenia z kwietnia na marzec. Ponieważ nie było większości wszystkich członków, wymaganej do zmiany statutu, przeto zlecono nowemu Wydziałowi zastanowić się nad tą kwestyą i ewentualnie starać się zmianę na następnem Zgromadzeniu uchwalić.

3. Na wniosek dra Dawidowskiego uchwalono polecić Wydziałowi, by zniósł się z Towarzystwem ubezpieczeń dla cyklistów, czy nie możnaby uzyskać zniżki przy pewnej ilości ubezpieczających się

4. Dr. Dawidowski proponuje utworzenie funduszu rezerwowego — polecono więc Wydziałowi zastanowić się pilnie nad tą kwestyą tak, by mógł następnemu Zgromadzeniu przedłożyć dokładny plan utworzenia takiego funduszu.

5. Na wniosek p. Kuscheego uchwalono przedłużyć kontrakt dzierżawny gruntu pod torem wyścigowym.

6. Również na wniosek p. Kuscheego uchwalono postarać się, by wszystkie towarzystwa kołowe wniosły podanie o wolność jazdy

Po kilku jeszcze wnioskach małej wagi, Przewodniczący zamknął Walne Zgromadzenie o godz. 11-ej.

POSIEDZENIE WYDZIAŁU.

odbyło się dnia 7. maja. 1. Przyjęto protokół z ostatniego posiedzenia. 2. Wydział ukonstytuował się jak następuje: sekretarz p. Gustaw Neusser, zastępca sekretarza p. por. Emanuel Pohl, skarbnik p. Józef Romaszkan, gospodarz p. Tadeusz Kuschee, zastępca

gosp. p. Gustaw Schneider, kapitanowie jazdy pp. Maryan Dawidowski, dr. Mikolasch i Władysław Piżl, komisya sportowa ci sami (z prawem kooptowania dwóch członków), redaktor klubowy p. dr. Henryk Mikolasch. 3. Przyjęto na członków czynnych: pp. Ludwika Christlbauera, technika, — Ryszarda Meyera, urzędnika zakładu kredyt. dla handlu i przem., — Seweryna Komuniewskiego, księgarza, — Wojciecha Emeryka Lercha, urzędnika banku zaliczkowego, — Artura Poppera, porucznika 80 p. p.. — b.) na członka zamiejscowego p. Ludwika Kuryłowicza z Bobrki, — c.) na członka wspierającego p. Emilią z Kubalów Komalską, żonę urzędnika banku kraj. — d.) na elewa p. Armanda Kościckiego, ucznia gimnazyum. 4. W sprawozdaniu komisyi robót torowych, uwydatnił p. Wł. Piżl, że roboty postępują nader szybko, i że spodziewa się oddać tor do użytku już pod koniec b. m. 5. Uchwalono odnowić kosztem 40 zł. rower klubowy, służący do nauki jazdy.

Na tem Prezes zamknął posiedzenie o godź. 8 ej.

Oddział Kolarzy Lwowskich.



Przewodniczący: Dr. Eugeniusz Kozierowski.

Zastępca przewodniczącego: Jarosław Pieniążek ul. Karola Ludwika l. 3.

Sekretarz: Witołd Bayger ul. Piekarska l. 21 a.

Ponowne Nadzwyczajne Walne Zebranie z dnia 8. bm. zmodyfikowało uchwałę Walnego Zebrania z 24. zm., dotyczącą ubezpieczenia kolarzy od wypadków w ten sposób, że wprowadzoną zostanie w Oddziale asekuracya dobrowolna. Zmianę tę spowodowało nie dość sympatyczne przyjęcie przez ogół kolarzy poprzedniej uchwały o asekuracyi przymusowej. Nadto zleciło Walne Zebranie Zarządowi udać się do Wydziału Towarzystwa gimnastycznego z wnioskiem wprowadzenia podobnej asekuracyi od wypadków w całem Towarzystwie tj. dla Oddziału gimnastycznego, konnego itp.

W dniu 16. bm. urządza Oddział kolarzy wyścig drogowy Mikołajów-Stryj (30 km.) Start w Mikołajowie przy 46 km. — meta przy 76 km. przed Stryjem. Wyjazd ze startu o godź. 9 rano wedle czasu lwowskiego. Do wyścigu dopuszczeni są członkowie wszystkich towarzystw polskich. Ciężar i wysokość przenośni maszyn dowolna. Dla zwycięzców przeznaczono 3 piękne nagrody honorowe. Wyścig odbędzie się bez względu na pogodę. — Wkładka wynosi 1 zł. — Wpisy przyjmuje sekretarz Oddziału druh Witołd Bayger (Lwów, Piekarska 21 a) do dnia 15. bm. godź. 12 w południe. — Zgłoszenia ustne w godzinach południowych od 1—2.

Zgłoszenia przy starcie dopuszczalne jedynie za jednomyślną zgodą biorących udział w wyścigu i za złożeniem podwójnej wkładki.

Równocześnie z wyścigiem odbędzie się wycieczka do Stryja. Wyjazd ze Lwowa koleją o godź. 5 min. 56 (czas lwow.) rano do Mikołajowa, stąd o godź. 7 min. 16 (czas lwow.) rowerami do Stryja. Na metę przybędzie wycieczka dość wcześnie, by wynikowi wyścigów się przypatrzyć.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców

we Lwowie.



Przewodniczący: Aleksander Turzański ul. Zielona l. 2.

Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.

Skarbnik: Artur Friedrich ul. Koralnicka 8.

Sekretaryat: ul. Karola Ludwika l. 5.

Komisya sportowa T. K. W. podaje do wiadomości, że w niedzielę dnia 23. maja odbędzie się wycieczka inauguracyjna do Stryja.

Punkt zborny: Kawiarnia Schneidera o godź. 5 rano.

Dojazd koleją do Mikołajowa stamtąd na kołach do Stryja.

W tym samym dniu, odbędzie się wyścig na przestrzeni 10 km. (bez względu na pogodę) między Bilcze-Wolicą a Stryjem.

W wyścigu tym mogą brać udział, członkowie wszystkich Towarzystw kolarskich z Galicyi, Królestwa Polskiego i W. Ks. Poznańskiego. — Start o godź. 9. rano (czas lwowski) przy 59 słupku kilometrowym, meta w Stryju przy 69 słupku kilometrowym.

Wkładka 2 złr., przy starcie podwójna i za zgodą wszystkich udział biorących. — Zgłoszenia bez wkładki nie będą przyjmywane.

Nagrody: pierwszemu medal złoty, drugiemu medal srebrny większy, trzeciemu medal srebrny mniejszy.

Zgłoszenia do dnia 22. maja przyjmuje sekretarz Towarzystwa p. Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka l. 11.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.

Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.

Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.

Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Konsul na Warszawę: Mieczysław Więckowski, Czysta 4.

Na posiedzeniu odbytem dnia 30. kwietnia b. r. uchwalił Wydział K. K. C.:

a) wnieść zażalenie do c. k. Dyrekcyi policyi w Krakowie na żołnierza polic. nr. 92, który jadącego p. Antoniego Tucha uchwycił za rączki maszyny, aby przekonać się czy ma numer, co mogło spowodować niebezpieczeństwo dla jadącego lub uszkodzenie maszyny;

b) wobec zniesienia numerów polic. w Wiedniu, aby także w Krakowie i we Lwowie numera i opłata zniesione zostały;

c) wobec zebrania dostatecznej sumy na budowę areny w drodze subskrypcyi, polecić komisyi arenowej wyszukanie odpowiedniego miejsca na arenę, przedłożenie planów i wniosków, tudzież odnośnego statutu regulującego stosunek Klubu do grona subskrybentów. Przedewszystkiem polecono komisyi arenowej wziąć pod uwagę, czy znajdujący się plac w parku krak. nie byłby odpowiedni na arenę;

d) przenieść miejsce rendez-vous członków Kr. K. C. na sezon letni z kawiarni Turlińskiego do mleczarni Dobrzyńskiej na plantach i uznać je za punkt zborny wszystkich zabaw i wycieczek;

e) programy i termina wszystkich wycieczek, wyścigów i zabaw spotowych, podawać do wiadomości za pośrednictwem „Koła“ i tablic umieszczonych za oknem w sklepie p. Jana Fenza w rynku gł. w cukierni p Mauriziego na linii A—B, w cukierni p. Schmidta na plantach i w mleczarni Dobrzyńskiej, w miejsce dawnych okólników lub kart korespondencyjnych;

f) wnieść podanie do komendy wojskowej, aby oficerowie w czynnej służbie pozostający mogli także przystępywać do klubu w charakterze członków zwyczajnych;

g) urządzić dnia 8. lub 9. maja „wycieczkę otwarcia sezonu“, zaś doroczny wyścig 30 klm., wobec złego stanu dróg i nieustalonej pogody na dzień 15. maja b. r. *St. Wierzbicki*
Sekretarz krak. K. K. C.



„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów“.

w Krakowie.

Na posiedzeniu wydziału odbytem w dniu 8. maja 1897 przyjęto nowych członków między tymi siedmiu zwyczajnych, czterech zaś nadzwyczajnych.

Na członków zamiejscowych przyjęto:

P. Eugeniusza Nawarskiego z Kołomyi przedstawionego przez konsula St. Daczyńskiego, — P. Adolfa Wechtersbacha z Przemyśla przedstawionego przez konsula W. Pawulskiego. — Konsulem na całe Królestwo Polskie mianowano p. Stanisława Wyhowskiego w Warszawie.

Członkami honorowymi mianowiano: p. Kazimierza Hemerlinga, p. Zdzisława Ritterschilda, p. dra Stanisława Wierzbickiego.

Przyjęto do wiadomości ofiarowanie przez Karola hr. Raczyńskiego Protektora T. M. C. puharu wartości 100 złr. jako nagrody wędrownej za ustanowioną „przepaskę nadwiślańską nr. 1“. Pierwsze wyścigi T. M. C. na przestrzeni 25 km. i 10 km. odbędą się — o ile pogoda dopisze — dnia 23 maja na szosie mogilskiej. Sekretarz T. M. C.

Odpowiedzi Redakcyi.

P. Z. w Z. — Na zapytanie co do „Singerów“ i „Clevelandów“ znajdzie Pan odpowiedź w rubryce „Z dziedziny techniki, fabr. i handlu“.



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— Papierowe siodło jest najnowszym wynalazkiem w dziedzinie budowy kół. Papier-mâché przyjmuje doskonale każdy lakier i daje się bardzo dobrze utrzymywać, nadto jest lżejszym od skóry i nadzwyczaj trwałym. Jako dowód co do trwałości, posłużyć mogą używane w Ameryce koła kolejowe z masy papierowej.

Ruchliwa firma Mikołaja Ludwiga (we Lwowie, Akademicka l. 3), posiadająca na składzie rowery i wszelkie do nich przybory i potrzeby, zasługuje na szczere polecenie z naszej strony. Są tam mianowicie na składzie rowery z fabryki Singer & Co w Coventry, jednej z najstarszych (zał. w r. 1875) i pierwszych fabryk welocypedów w Anglii. Przednie te wyroby szybko się u nas zaaklimatyzowały, bo też na to zasługują. Szczególnie pięknie przedstawia się prawdziwie zbytkowny model „Modèle de luxe“, jakoteż śliczna damska maszynka „Grand modèle de luxe) nadzwyczaj lekka i zgrabna.

Prócz tego trzyma firma p. Ludwiga na składzie znakomite koła niemieckie „Dürkopp'a, i jednę z najbardziej renomowanych amerykańską markę „Cleveland“. Clevelandy są bardzo zgrabnie budowane, dzwona mają drewniane, kierownicę ruchomą, oryginalne siodełko i t. p., lecz w ogóle mniej są u nas dotychczas znane, tak że nie możemy o nich jeszcze wypowiedzieć stanowczego zdania. Prasa sportowa amerykańska wyraża się o nich bardzo pochlebnie.



LITERATURA.

Nakładem firmy G. Freytag & Bernd (Wien, VII/1 Schottenfeldgasse 64), wyszło bardzo ciekawe graficzne przedstawienie tegorocznych wyborów do Rady państwa (Reichsraths-Wahlkarte aller 5 Curien von Oesterreich), które daje najdokładniejszy, w doskonałych kolorowanych rysunkach przedstawiony obraz podziału stronnictw w parlamencie, wykaz deputowanych, procentowy stosunek stronnictw, podział mandatów na kraje, stosunki opłat podatków i wiele jeszcze ciekawych szczegółów. Ktokolwiek interesuje się obecnem życiem politycznem, znajdzie tam masę ciekawych dat. Kartę tę nabyć można w wszystkich większych księgarniach, lub wprost u wymienionej powyżej firmy za cenę 1 zł. a. w.

DROBNE OGŁOSZENIA.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 1. czerwca 1897. Nr. 11.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego. i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

STANISŁAW MAJEWSKI.

(Ciąg dalszy.)



III.

Roskosze kolarskie. — Jezioro Leśmiady. Karczma mazurska. — Religia. Jeziora Tatarskie



Uprzejmy p. Barke zanim nas wypuścił w dalszą drogę, chciał nam pokazać okolicę swojej „stolicy“. Tem łatwiej mu to przyszło, że od roku należy także do drużyny kolarskiej. Przed wieczorem więc dosiedliśmy żelaznych rumaków i udaliśmy się w kierunku jeziora Leśmiadami zwanego.

Z chwilą wyjazdu z miasta zaczynają się rozkosze kolarskie.

Po szosie mazurskiej jedzie się jak po torze na Dynasach. Przyjemnie pofalowany grunt, zmuszając do niejakiej pracy przy pięciu się pod górę, daje nam znów wiele przyjemności przy zjeżdżaniu po łagodnie opuszczającej się na przestrzeni paru kilometrów drodze. Niema jednostajności, bo niema płaszczyzny, a każda nowo wznosząca się przed nami góra nęci ku sobie, bo obiecuje na szczycie sute zadośćuczynienie w postaci jakiegoś pięknego, zpewnością okraszonego jeziorem, widoku.

Na 12. kilometrze skręcamy na boczną dróżynę; przejechawszy pomiędzy wzgórzami jeszcze parę kilometrów, znajdujemy się u podnóża góry, porosłej piękną zielenią gęsto zwartych różnorodnych krzewów. Położona pośród pól, pokrytych zielonem jeszcze, ale dobrze już wykłoszonem zbożem i szmaragdowych łąk, pociąga nas swoją pięknością.

Zostawiwszy koła na dole, idziemy za naszym przewodnikiem dróżyną pnącą się w górę wśród bujnej zieleni, tworzącej nad naszemi głowami istne sklepienie. Po kwandransie takiej drogi, spotykając po drodze ławeczki, znaleźliśmy się na szczycie, a raczej na płaszczyźnie zarosłej takimiż gęstymi krzakami. Pośrodku tego letniego salonu, ubranego kilkoma ławkami wznosi się się wieża, a właściwie tylko rusztowanie, z którego wysokości mamy otrzymać nagrodę za nasze trudy.

Już tam jesteśmy. Pod naszemi nogami leży cicha i urocza okolica. Oko bieży daleko naokół, a pierś podnosi się westchnieniem, bo jakaś dziwna rzewność napełnia nasze serca. Nikt nie wymawia ani jednego słowa, — piękna natura zastępuje wszystko.

Oto przed nami rozciąga się mapa jeziora Leśmiadami, zwanego. a na prawo widać czerwone dachy domków Stradomia. Cały ten szmat ziemi obejmowany i pieszczony naszem okiem, zdaje się usypiać — i zapominać o wszelkich namiętnościach ludzkich.

I siedzimy tak chwilę zadumani — a zaduma to biesiada i pokrzepienie dla ducha.

Ocknąłem się nareszcie i przechodząc z krainy marzeń do rzeczywistości, zapytałem p. B. kto troszczy się o te widoki i taką wieżę w szczerem utrzymuje polu?

Oto kilku kolonistów, mających zaledwie po kiladziesiąt morgów gruntu, wspólnie konserwują te zarośla, górę i wieżę dla tego, że pojmują piękno — dla tego zapewne, że są więcej niż my, mieszkańcy Królestwa, „cywilizowani"...

Daruj mi szanowny czytelniku tę gorycz, ale zdaje mi się, że u nas by się taka góra z zaroślami (zdatnemi na opał), gdzieś w polu, w oddaleniu od wielkiego miasta, z pewnoscią nie utrzymała.

Za powrotem, prawa natury domagają się przystanku, oczywiście w karczmie przy drodze. Wyżej wymówiłem słowo „cywilizacya . W tej karczmie znów ono mimowoli gwałtem się nasuwa. Myliłby się, ktoby sobie wyobrażał naszą karczmę, położoną na pustkowiu, brudną, obdartą i otoczoną niechlujnymi dzieciakami. Karczma mazurska to istny nasz Marcelin, lub przynajmniej Wojtówka, pięknym ogrodem pełnym kwiecia otoczona i zaopatrzona we wszystko, co podróżnemu jest przyjemnem i potrzebnem. Posiłek skromnie lecz schludnie podany; nie zbywa nawet na takich drobnych wygodach, jak woda z lodem. Przytem ceny wcale niewygórowane.

Wpływ to niezaprzeczony cywilizacyi niemieckiej, którą lud tutejszy przyjmuje od swoich zwierzchników, jak przyjął religię.

W r. 1528 książę Albrecht, zaprowadzając w całych Prusiech reformacyę, narzucił ją także i Mazurom; oderwał ich od dyecezyi Warmijskiej i oddał pod zwierzchnictwo biskupa pomerańskiego Pawła Speratusa. Biskup też ustanowił osobny dekanat w Ełku i powierzył go Janowi Maletiusowi, gorliwemu luteranowi, rodem z Krakowa.

Obecnie cała ludność mazurska jest

protestancką i szczerze do swojej religii przywiązaną. Pomimo to, można znaleźć w ich biblii wiele wierzeń niezgodnych z duchem laterańskim, a wielce przypominających dawny katolicyzm, np. cześć niektórych świętych i wielkie poszanowanie, jakiem otaczają osobę Najświętszej Maryi Panny.

Pokazanie nam pięknego widoku na jezioro Leśmiady, snać nie zadowoliło gościnności i uprzejmości p. Barkego, bo koła nasze skierował jeszcze na południe od miasta.

Okolica była nieco odmienną. Zaledwo przejechaliśmy szosą kilka kilometrów, a już znaleźliśmy się na bocznej drodze, wśród pięknego lasu. Posuwaliśmy się ostrożnie naprzód, obawiając się bezdymnych strzałów ćwiczącej się w sąsiedztwie piechoty. Obawy okazały się niebawem płonnemi, byliśmy bowiem po za linją strzałów. Mogliśmy przyspieszyć i posuwając się wciąż po krętej leśnej drodze, po półgodzinnej jeździe, znaleźliśmy się nad jeziorem Tatarskiem, wśród lasu położonem.

Nowe widoki i nowe czary!

Jezioro wśród lasu! — a nad jego brzegiem, jak podanie niesie, a oczy i historya stwierdzają, wysoki wał, całkowicie lasem porosły, ongi przez Tatarów usypany. Aż dotąd bowiem zapuszczała swoje zagony horda tatarska; do dzisiaj jednak przetrwał tylko ten wał, porosły lasem wiekowym. Głuche także niesie podanie, że niegdyś, te miejsca były polem strasznej morderczej walki, a gładkie jezioro miało 3000 trupów pomieścić w swych toniach.

Rozłożeni nad brzegiem tej wody, długobyśmy gawędzili i dumali o tych czasach zamierzchłych, gdyby nas zachodzące słońce do przytomności nie przyprowadziło i o powrocie myśleć nie kazało.

(C. d. n.)



Subwencya gminy na nagrody wyścigowe.

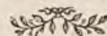
Lwowski K. C. wniósł niedawno do lwowskiej Rady miejskiej prośbę o subwencyę na nagrody wyścigowe. Prośba ta załatwioną została niestety odmownie, — ba nawet dziwiono się, jak można czegoś podobnego żądać od Gminy.

Nasi ojcowie miasta — a przynajmniej część ich znaczna — uważa jeszcze sport kołowy jako zwyczajną zabawkę, przepominając, że jest on obok gimnastyki jednym z najpotężniejszych czynników ku podniesieniu sił i zdrowia, że koło stało się dziś jednym z najwygodniejszych, najszybszych i najtańszych środków kumunikacyjnych, że sport ów tak korzystnie wpływa na ducha, prowadząc bowiem jeźdźca poza gwar miejski, odciąga go od knajpy i kawiarni i zmusza do podziwiania uroków przyrody, że — pomijając inne zalety — przemysł i handel na tem polu, zatrudnia już i u nas setki ludzi, wpływając na ruch ogólny i podniesienie dobrobytu.

Toteż pozyskał już sport kołowy wszędy za granicą przynależny mu szacunek, a rady miejskie chętnie pospieszają tam z subwencyami na rozmaite przedsięwzięcia i uroczystości sportowe, nagrody wyścigowe, tory kolarskie, albowiem i pod tym względem przekonano się, iż uroczystości sportowe i wyścigi są znów jednym z najważniejszych czynników, wpływających na rozwój kołowego sportu w ogóle.

Jeżeli zarzucono klubowi, że urządza wyścigi międzynarodowe, to i pod tym wzgędem nie możemy klubu potępić. Sport wyścigowy jest u nas jeszcze w pieluchach, a najlepszą lekcyą dla naszych jeźdźców wyścigowych jest ściganie się z wytrawnymi wyścigwcami. Lekcya może być drogą, ale zaznajomi jeźdźców naszych z techniką wyścigową, da im bodźca do należytego i racyonalnego sposobienia się do wyścigów i może dopiero postawić sport nasz na odpowiednej wyżynie.

Co się tyczy kwestyi, jakoby jazda w wyścigu była tak wręcz szkodliwą dla zdrowia, to opinie pod tym względem są bardzo przesadne. Dobrze przysposobiony jeździec nie potrzebuje mieć żadnych obaw o swoje zdrowie, a na dowód niech posłuży fakt, że badanie Revierre'a po przebyciu drogi z Bordeaux do Paryża (591 km. w 20. godź. 36 min. 46. sek., zatem z przeciętną chyżością 28 km. na godzinę), przez słynnego Dra. Championierre'a, wykazało tętno 73 na minutę i zupełnie normalny ruch serca. Po przybyciu na miejsce był w najlepszej formie wykąpał się i poszedł w gronie wesołych towarzyszy „do miasta“. *H.*



Wyścig 30-kilometrowy Oddz. Kol. Sokoła Lwowskiego i 10 km. Tow. Kol. Wyścigowców.

Niezwykły ruch panował dnia 23. maja w Stryju, odbyły się tu bowiem w tym dniu aż dwa wyścigi, a to 30-kilometrowy urządzony przez O. K. S. L

odłożony z poprzedniej niedzieli i 10-kilometrowy urządzony przez najmłodsze z towarzystw kolarskich we Lwowie T. K. W.. Wyjątkowo dopisała pogoda najzupełniej. Pierwszy z nich odbył się rano, drugi po południu.

Do wyścigu 30-kilometrowego stanęło 5 spółzawodników. W skład sądu wyścigowego wchodzili pp. Michał Kirchenberger prezes stryjskiego O. K. jako przewodniczący, a jako delegaci Albin Todschindler ze strony O. K. S. L., dr. Maryan Dawidowski ze strony L. K. C i Karol Domiczek ze strony T. K. W. Protokół prowadził dr. Henryk Mikolasch.

Ze startu przy 39 słupku kilometrowym na gościńcu stryjskim wypuszczono o godzinie 8 min. 59 sek. 30. pięciu jeźdźców, a już w 22 sekund po 10 stanął u mety przy 69 słupku kilometrowym jako pierwszy Seweryn Komoniewski w 1 :00:52, drugi Arnold Friedrih w 1:01: 25, trzeci Singer (pseudonim) w 1 :10:43. Wnet za nimi Tadeusz Gustowicz i Adler (pseudonim). Trzej pierwsi otrzymali piękne nagrody hohonorowe a mianowicie pierwszy srebrny zegarek wyścigowy, drugi torebkę podróżną z przyborami toaletowymi, trzeci „Trylogię“ Sienkiewicza i „Lalkę“ Prusa.

Po południu o godzinie 2 sekund 12 odbył się wyścig 10-kilometrowy T. K. W.. U startu przy 59 słupku kilometrowym stanęło czterech jeźdźców. W skład sądu wyścigowego wchodzili dr. Henryk Mikolasch jako przewodniczący, a jako delegaci: Gustaw Schnejder ze strony L. K. C., Alojzy Wallek ze strony O. K. S. L Protokół prowadził Michał Domiczek.

Do mety przy 69 słupku kilometrowym przybył pierwszy Tadeusz Gustowicz w 18:44, drugi Arnold Friedlich w 19:23, trzeci Karol Domiczek w 20:18, a w krótce za nim Artur Friedrich Zwycięzcy otrzymali pięknie wykonane we Lwowie medale, a to pierwszy złoty, drugi i trzeci srebrny większy i mniejszy.



Druga wystawa kolarska w Berlinie

(Dokończenie)

Najliczniej przedstawia się typ drugi, którego pierwowzorem jest stary nasz znajomy „*Clincher*“. Widzimy tu marki: „*Contnental*“, „*G. & J*“ (Gormully & Jeffery), „*Excelsior*“, „*Peter's Union*“, „*Imperial*“, „*Regent*“, „*Tourist*“, „*Brüning*“, „*Matador*“, „*Metzler*“ i „*Herz*“; wszystkie — abstrahując od koloru gumy i bezpożytecznych prążków — na oko zupełnie podobne do siebie. Pewne różnice okazują się jednak w ukształtowaniu i sposobie zetknięcia krawędzi płaszczów, co ma często znaczny wpływ na trwałość rury wewnętrznej. Gdy bowiem krawędzie stykają się prosto lub ukośnie małą powierzchnią, a pneumatyk jest osadzony na zwyczajnem stalowem dzwonie, natenczas ścieśnione powietrze rozchyla je (t. j. krawędzie), a przez powstałą szparę wypycha miękką rurę wewnętrzną do wklęsłości dzwona, gdzie wystające, a zwykle niczem nie osłonięte końce sprych łatwo uszkodzić ją mogą. Pouczyło mnie o tem moje własne smutne doświadczenie. Rzecz jasna, że powyższe wady odpadną przy użyciu odpowiedniego kształtu dzwona, można je jednak zupełnie wykluczyć, urządziwszy przy płaszczu szerokie i nakrywające się wzajemnie krawędzie. Taką konstrukcyą odznaczają się pneumatyki: „*Imperial*“, następnie cechujący się skórzaną wkładką „*Corin-Pn. Brüning'a*“, wreszcie amerykański „*G. & J.*“.

Ten ostatni, przeznaczony głównie dla drewnianych dzwon, posiada nadto z każdej strony płaszcza po dwie listwy wchodzące w odpowiednie żłobki dzwona, przez co zmniejszono do połowy szkodliwe dla drzewa wyżej wspomniane siły rozpierające.

Nakoniec typ pierwszy reprezentowany jest tylko przez dostatecznie wszystkim znany „Dunlop“.

Wystawę części składowych i materyałów urozmaicają jeszcze najróżnorodniej powyginane, jakby kolekcyę wąsów, lub rogów przedstawiające drewniane kierownice, które w wielkiej liczbie także na maszynach zauważyłem; dalej liczne drewniane dzwona, koła powozowe z pneumatycznymi lub innymi gumowymi obręczami, tudzież rozdęte w ogromne przeźroczyste pęcherze rury wewnętrzne („Luftschläuche“), mające świadczyć o jakości gumy.

Szczęśliwym pomysłem Amerykanów jest zastosowanie drewnianych kierownic, mających prócz sprężystości jeszcze zaletę taniości. Nadto wszystkie drewniane kierownice (często także i stalowe) urządzone są do wygodnego ustawienia ich wyżej lub niżej, bez wyciągania całego steru.

O niefortunnych wynalazkach i pomysłach jak np. „patentowanych“ sprężynowych obręczach, dwudzielnej korbie Dittmana i t. p., których zresztą jest dosyć na każdej wystawie i w ogłoszeniach biur patentowych, nie warto się rozpisywać. „Szkoda czasu i atłasu“, można powiedzieć krótko o 90% z tych wynalazców, którzy zasypują podaniami urząd patentowy.

Natomiast radbym na zakończenie zaprosić nadobne czytelniczki do grupy trzeciej, mieszczącej się na górnych galeryach byłego „Reichstag'u“, gdyż lepiej i dokładniej zdałyby sprawę z tego,

przeważnie sportowej garderobie płci pięknej poświęconego działu.

Pomysłowi krawcy i modniarki prześcigają się tu w nowościach: „patentowanych“ spódnicach, „uniwersalnych“ szarawarach, „hygienicznych“ kaftanikach, „zreformowanych“ kostyumach i t. p., wytwarzając przez to tę ogromną rozmaitość, jaką się widzi w ubraniu tutejszych kolarek.

Jeden np. zachwala „kostyum przyszłości“, w którym dwudzielna spódniczka da się zamienić w szarawary lub zwykłą spacerową suknię; drugi patentowany kapelusz zimowy z ochraniaczami na uszy i szyję; inny wreszcie sportowe gorsety „niezbędne dla każdej cyklistki“. Te ostatnie ładniutkie i zgrabne — jakby modelowane na greckich posągach w berlińskiem „Atlas Museum“ — znacznie niższe i obszerniejsze w pasie od zwykłych, nie tyranizują tak kształtów ze szkodą dla zdrowia i prawdziwego poczucia piękna. Podobno rozpowszechniają się także między ogółem pań. A więc górą kolarstwo! *Ir. M. H.*



PROPOZYCYE
wyścigów galicyjskich
na torze Lwow. Klubu Cyklistów
(400 metrów)

w niedzielę, dnia 20. czerwca 1897.

---

1. Wyścig nowicyuszów 2000 metrów, 5 okrążeń, otwarty dla cyklistów amatorów (według regulaminu L. K. C.), którzy nigdy jeszcze w publicznym wyścigu na torze nie startowali. Dopuszczone maszyny drogowe o minimalnej wadze 12 kg. bez sztucznego obciążenia. 1 mu medal srebrny mały, 2-mu bronzowy wielki, 3-mu bronzowy mały.

2. Wyścig oficerski 3000 m., $7^1/_2$ okr., otwarty dla wszystkich pp. c. i k. oficerów w czynnej służbie. Dpu szczone maszyny o minimalnej wadze 12 kg. bez sztucznego obciążenia. 1-szym trzem nagrody honorowe.

3. Wyścig główny na tandemach 5000 m., $12^1/_2$ okr., otwarty dla cyklistów amatorów. 1-ej parze dwa medale złote małe, 2-ej dwa srebrne wielkie, 3-ej dwa srebrne małe.

4. Wyścig podoficerski 4000 m., 10 okr., otwarty dla wszystkich c. i k. podoficerów w czynnnej służbie. Dopuszczone maszyny o minimalnej wadze 12 kg. Nagrody: 30, 20 i 10 koron w złocie.

5. Wyścig główny na rowerach 1000 m., $2^1/_2$ okr., otwarty dla cyklistów amatorów. 1-mu medal złoty wielki, 2-mu srebrny wielki, 3-mu srebrny mały.

6. Handicap na tandemach 3000 m., $7^1/_2$ okr., otwarty dla cyklistów amatorów. 1-ej parze dwa medale srebrne wielkie, 2-ej dwa srebrne małe, 3-ej dwa bronzowe wielkie.

7. Handicap na rowerach 2000 m., 5 okr., otwarty dla cyklistów amatorów. 1 mu medal złoty mały, 2-mu srebrny mały.

8. Wyścig powolny 100 m., otwarty dla cyklistów amatorów. Trzy nagrody honorowe.

Zgłoszenia przyjmuje do dnia 15. czerwca br. do godź. 8-mej wieczór p. Józef Romaszkan (ul. Kraszewskiego, 23) pocztą lub osobiście między 2. a 3. godź. po południu.

Wpisowe wynosi do wyścigów 1 i 7 — 2 korony, do 2, 3, 5, 6 i 8 — 4 korony, od maszyny, które to wkładki równocześnie ze zgłoszeniem złożone, w razie zaś zgłoszenia telegraficznego najbliższą pocztą nadesłane być mają.

Przy każdem zgłoszeniu należy podać ciężar i wysokość przenośni maszyny, kolory stroju wyścigowego, a wreszcie przy zgłoszeniach do wyścigów 6 i 7 także miejsce, czas i wynik trzech ostatnich wyścigów, w których zgłaszający się brał udział, według formularzy, których na żądanie bezpłatnie dostarczy p. J. Romaszkan.

Co do kwalifikacyi cyklisty amatora rozstrzyga na podstawie regulaminu L. K. C. komisya sportowa tegoż klubu.

Zgłaszający się do wyścigów będą mogli obznajamiać się z torem L. K. C. bezpłatnie począwszy od dnia 12. czerwca od 5-ej do 8-ej rano i od 4-ej do 8-ej wieczorem. Co do porządku jazdy na torze obowiązują przepisy wyścigowe L. K. C. identyczne z odnośnymi przepisami obu w Austryi istniejących związków (D. R. B. i B. d. R. Ö.)

Komisya sportowa L. K. C. ma w każdym razie prawo nieprzyjęcia poszczególnych zgłoszeń bez podania powodów. *Dr. Mikolasch.*



Tegoroczna piasta.

Nie musiało to ujść uwagi naszych czytelników że piasta przy tegorocznych kołach odznacza się niezwykłą grubością (40—50 mm). Dotychchzasowe urządzenie piasty i łożysk było tego rodzaju, że w pia-



ście mieściły się z wewnątrz po obu stronach stałe kielichy, z zewnątrz zaś wśrubowane były ruchome

stożki. Obecnie zmieniono tę budowę na wzór humberowskich łożysk korbowych w ten sposób, iż stożki są z wewnątrz stale na osi umocowane, a kiedy



cby wśrubowują się z zewnątrz i są ruchome. Zmiana ta w budowie piast i łożysk ma swoje niezaprzeczone zalety. Przedewszystkiem łożyska tegoroczne zabezpieczone są znacznie lepiej przed pyłem aniżeli dawniejsze. Powtóre trzymają dzisiejsze łożyska znacznie lepiej oliwę, gdyż kulki mogą pływać w oliwie, a nadto gdyby nawet zaszedł do łożyska jakiś pył, to może on łatwo spłynąć w środkową część piasty. Przytem wymagają te łożyska bardzo starannego wykończenia, co może być dla fabrykanta mniej korzystnem, dla nas jest jednak rzeczą bardzo pożądaną. Dla łatwiejszego zrozumienia podajemy tu rysunki piasty koła przedniego i tylnego.



Jazda na kole.

ze stanowiska naturalnego sposobu leczenia.

Wykład dra L. Winternitza w wiedeńskiem Tow. naturalnego sposobu leczenia (I. Wiener Naturheilverein).

(Tłómaczył z niemieckiego K. H.).

(Dokończenie).

Nader korzystny wpływ wywiera jazda na kole na organa brzuszne. Zastoje krwi w wątrobie, śledzionie i nerkach usuwają się wnet przez ten ruch. Wiadomą jest rzeczą, iż praca pewnego organu pociągą za sobą napływ krwi do niego. Skoro nogi pracują, zasilają się i wzmacniają ich mięśnie, obieg krwi w kończynach się ożywia, wskutek czego usuwają się zastoje krwi w organach brzusznych, albowiem, im więcej krwi przypływa do dolnych kończyn, tem swobodniejszym staje się opływ krwi w organach brzusznych i tem łatwiej uwalnia on je od zastojów. Na kongestye i na astmatyczne stany chorują mieszkańcy miast, zwłaszcza ci, którzy muszą prowadzić życie siedzące. W owych kilku godzinach, jakie taki śledziennik ma do rozporządzenia, wyjątkowo tylko niekiedy postanowi on przyspieszyć kroku i wyruszyć w pole za miasto. Jeżeli taki człowiek uprawia jakiś sport, który nietylko na zdrowie korzystnie wpływa, ale też jest i miłą rozrywką, to on się inaczej zabierze do kwestyi ruchu. Jeżeli wie, iż nie potrzebuje iść godzinami, ale w ciągu kilkunastu minut dostanie się na wolne pole, to widok ten przyrody większą sprawia mu uciechę, aniżeli, skoro przyjemność oglądania jakiejś zielonej drzewiny wywalczyć dopiero trzeba długą trudzącą wędrówką. Przyczynia się wtedy jazda na kole w wielu wypadkach do uśmierzenia cierpień tam, gdzie Karlsbad ze swemi sławnemi źródłami nic nie pomógł.

Któż nie jest w dzisiejszych czasach nerwowym?

Przeciw tym chorobom jest jazda na kole rodzajem „specyfiku“ Cierpiący na nerwy. stają się w dzisiejszych warunkach życia coraz bardziej nerwowymi; niedostateczna wymiana krwi sprzyja jeszcze nerwowości. Jazda kołowa nadaje się najlepiej do zwalczenia nerwowości i do zmienienia nawet hipochondry w człowieka pogodnego i wesołego.

W jaki sposób uprawiać należy jazdę kołową?

Na tym punkcie sprzecznemi są zapatrywania lekarzy z zapatrywaniami sportsmenów. Bardzo wielu jeźdźców nie chce uważać jazdy na kole jako środek zdrowotny, lecz jako sport i stara się przedewszystkiem o osiągnięcie jak największej szybkości. Nie powiadam przez to, aby już nie należało szybko jeździć, ale tylko na niewielkie przestrzenie, inaczej bowiem przeważyłyby złe strony jazdy kołowej nad jej zaletami. Znam kilku panów, dla których to trochę „za wiele“ fatalne pociągnęło skutki. Jeden z nich popadł wskutek nadmiernej jazdy w suchoty i umarł. Wszyscy lekarze, uprawiający jazdę na kole, którzy rzecz tę badali, zgadzają się z tem, że 15 do 18 kilometrów w godzinie jest najodpowiedniejszem tempem. Większe szybkości nie są wskazane. Jakkolwiek nie można powiedzieć, by szybsza jazda każdemu miała zaszkodzić, to przecież wielu jest takich, dla których szybsza ponad powyższą cyfrę jazda, pociągnąć może złe skutki.

Według zapatrywania wielu lekarzy, jest jazda na kole zupełnie wzbronioną osobom, cierpiącym na kongestye muzgu. Lecz i pod tym względem nie mogę się przyłączyć do powszechnego zapatrywania. Jazda na kole, uprawiania nie jako sport, lecz ze stanowiska zdrowotnego, nie zaszkodzi wcale nawet takim ludziom. Muszą się oni naturalnie wstrzymać od zbyt szybkiej jazdy. Jedynie ludzie cierpiący na choroby muzgu, rdzenia pacierzowego i wady serca muszą się wstrzymać od jazdy na kole.

Chcę tu też wspomnieć o chorobach, pochodzących rzekomo z jazdy na kole. Powiadają, że jazda na kole pociąga za sobą zwiększenie serca. Stać się to może wówczas, kiedy jeździec w szybkiem tempie znaczne przebiega przestrzenie, ale jest to wówczas winą nie jazdy, lecz jeźdźca. Skutkiem jazdy na kole mają też występywać cierpienia reumatyczne. I to jest możliwem, skoro jeździec po kilkagodzinnej jeździe, zgrzany i spocony zasiada w gospodzie. Ważnym czynnikiem jest dla cyklisty odpowiednie i dobre odzienie. Jako takie polecić mogę jedynie i wyłącznie bieliznę kneippowską, która podtrzymuje doskonałą transpiracyę ciała.

Jak wreszcie mamy się zapatrywać na jazdę pań na kołach? Krótko, jednem zdaniem, mogę na to odpowiedzieć: Co może być dobrem i pożytecznem dla mężczyzny, to samo służyć też będzie kobiecie. Jako lekarz oświadczam się stanowczo za tem, że panie powinny jazdę na kole pilnie uprawiać. Wszakże każdy uznaje potrzebę, by mężczyźni krzepili swe siły i starali się zdrowie utrzymać, w tej samej mierze musimy to i damom przyznać, zwłaszcza, że one daleko mniej od nas mają sposobności użycia świeżego powietrza. Krzątanie się w domu

nie ma żadnego dla zdrowia znaczenia. Przechadzki po mieście, są to rozrywki dla dam bawiących się strojami i modą, prawdziwa gospodyni jest tu pokrzywdzoną, nie może ona bowiem o każdej dobie dowolnie domu porzucić. Może też, w miarę wzmagania się liczby zwolenniczek jazdy, zniknie raz z widowni sznurówka, która w zwykłych warunkach stanowi wielką przeszkodę w rozwoju organizmu kobiecego. W niedalekiej też przyszłości musi przyjść do tego, że jazda na kole stanie się także zwykłą rzeczą kobiet i one tak samo, jak mężczyźni będą się tym wehikułem posługiwały bez zwracania na siebie uwagi gawiedzi. W tej myśli wznoszę na cześć wszystkich obecnych i przyszłych cyklistek All Heil!

(Po tym wykładzie odbyła się jeszcze dłuższa pogadanka, w której dr. Winternitz, z całą uprzejmością odpowiadał wyczerpująco na rozmaite zadawane mu przez słuchaczy w kwestyach hygieniczno-kolarskich zapytania).



Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał

JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego).

(Ciąg dalszy).

II.

Wstawiając za ϱ jego analityczną wartość, otrzymamy następujące równanie różniczkowe krzywej przejściowej:

$$\frac{\left[1+\left(\frac{dy}{dx}\right)^2\right]^{\frac{3}{2}}}{\frac{d^2y}{dx^2}}=\frac{a^2}{x} \quad . \quad . \quad . \quad 6)$$

Równanie różniczkowe paraboli kubicznej, używanej jako krzywej przejściowej w kolejnictwie można napisać w formie:

$$\frac{1}{\frac{d^2y}{dx^2}}=\frac{a^2}{x},$$

która, jak widzimy, powstaje z 6) przez opuszczenie w liczniku $\frac{dy}{dx}$. Wskutek więc tego obie krzywe zgadzają się, jak obaczymy, bardzo dobrze, póki $\frac{dy}{dx}$ jest dostatecznie małe tj. dla względnie krótkich krzywych, jakie zresztą wyłącznie w kolejnictwie są używane. Dla niniejszego celu należy użyć dokładnego równania 6), które po podstawieniu $\frac{dy}{dx}=p$ i oddzieleniu zmiennych przybierze kształt, nadający się do bezpośredniego całkowania:

$$\frac{dp}{(1+p^2)^{\frac{3}{2}}}=\frac{xdx}{a^2}.$$

Całkując obustronnie w granicach od O do x, znajdziemy znane równanie linii sprężystej:

$$p=\frac{dy}{dx}=\frac{\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}}{\sqrt{1-\left(\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\right)^2}} \quad . \quad . \quad . \quad 7)$$

Pomijając w ostatniem równaniu w mianowniku wyraz $\left(\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\right)^2$, otrzymalibyśmy znów równanie paraboli kubicznej. Określona przez równanie różniczkowe 7) funkcya jest funkcyą eliptyczną; w granicach jednak dla naszego celu wystarczających, możemy się zadowolnić rozwinięciem na szereg. Będzie zatem:

$$\frac{dy}{dx}=\frac{1x^2}{2a^2}\left[1-\left(\frac{1x^2}{2a^2}\right)^2\right]^{-\frac{1}{2}}=$$

$$\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\left[1-\left(\begin{matrix}-\frac{1}{2}\\1\end{matrix}\right)\left(\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\right)^2+\left(\begin{matrix}-\frac{1}{2}\\2\end{matrix}\right)\left(\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\right)^4-\ldots\right]$$

Powyższy szereg jest dla $x < a\sqrt{2}$ zbieżny, możemy go więc pomnożywszy obustronnie przez dx całkować. Po wykonaniu tego i obliczeniu współczynników otrzymamy:

$$\frac{y}{a}=\frac{1}{6}\left(\frac{x}{a}\right)^3+\frac{1}{112}\left(\frac{x}{a}\right)^7+\frac{3}{2816}\left(\frac{x}{a}\right)^{11}+$$

$$+\frac{1}{1644}\left(\frac{x}{a}\right)^{15}+\frac{35}{1245184}\left(\frac{x}{a}\right)^{19}+\ldots 8a)$$

Wyrazem ogólnym szeregu jest:

$$\frac{1.3.5.7\ldots.(2n-1)}{2^{3n+1}.(4n+3).n!}\left(\frac{x}{a}\right)^{4n+3}$$

(Ciąg dalszy nastąpi).

KOERSPONDENCYE.

Wiedeń, 24. maja 1897.

Pierwszą smutną wiadomość, jaką mam zanotować z życia cyklistów wiedeńskich, jest pożar na arenie wyścigowej „Rennverband". Przypadkowo, wraz trzema członkami Polskiego Klubu Cyklistów w Wiedniu byłem naocznym świadkiem zniszczenia. Wieczorem w sobotę, dnia 22. bm. wyjechaliśmy na kilkunastokilometrową wycieczkę. O godzinie 2-giej w nocy we Florisdorf spostrzegliśmy kolosalną łunę i ogień po przeciwnej stronie Dunaju, który coraz większe przybierał rozmiary. Przyspieszyliśmy tempa i wkrótce byliśmy na miejscu, gdzie rozszalały żywioł dokańczał zniszczenia. Trybuny, dworska loża i przyboczne budynki, oprócz tego 300 krzeseł i sześć kół spaliły się ze szczętem. Przytomności tylko trzech dozorców zawdzięczać należy, że koła wyścigowe na sumę około 10.000 złr., jakoteż inne rzeczy zostały uratowane. Straż pożarna pracowała dwiema parowemi sikawkami i gdyby nie bardzo spokojny stan powietrza, to zachodziłaby obawa przeniesienia ognia na inne drewniane budynki, które cały Prater wypełniają. Ogień był podłożony ręką zbrodniarza, samego dozorcy areny, nazwiskiem Edwarda Mandla, który za postępek ten się sam ukarał, bo na drugi dzień wieczór znaleziono go powieszonego., a na głowie miał jeszcze czapkę czerwoną z literami V. W. R. W. Działał on ze zemsty, że miał być oddalonym ze służby, w której się bardzo zaniedbywał, a wybrał do tego czas najfatalniejszy, bo w niedzielę tj. tego samego dnia, w którym popołudniu miały się odbyć wielkie międzynarodowe wyścigi, a które zostały naturalnie odłożone, na 27. i 30 bm. Towarzystwo poniosło mimo asekuracyi znaczne szkody. Zaraz po wyścigach rozpocznie się budowa trybun i innych ubikacyi, według planów architekty Eustachiego i na dzień 17. czerwca tj. „Derby" wiedeńskie będzie wszystko ukończonem.

Na spalonej arenie dwa dni przedtem notują cykliści wiedeńscy wielką zdobycz światową, mianowicie światowy rekord Büchnera na 500 m. w30 sek. (poprzednik Johnson $30^2/_5$ sek.). Prowadziła go czwórka Gayera z Gracu na czworaku (Quadruplet tj. rower o czterych siedzeniach). W ten sposób rekord światowy z rąk amerykańskich przeszedł w niemieckie. Trenowanie odbywa się gorączkowo i amatorów na wielką nagrodę Prateru jest wielu, ubiegać się będą znani cykliści z Austryi, Niemiec, Francyi Włoch i Belgii.

Ruch kolarski coraz większe przybiera rozmiary, szczególnie bardzo wiele znajduje amatorek. Wyjechałem przed kilku dniami w celu oglądnienia nowo otwartej drogi specyalnie dla kolarzy urządzonej do toru wyścigów konnych w Praterze na Freudenau. Droga wynosi około 5 klm. Zdziwiłem się niezmiernie widząc taki nawał cyklistów, którzy nieprzerwanym łańcuchem posuwają w dwie przeciwne strony, a gdzie najmniej $^1/_3$ część stanowi świat kobiecy, które dzielnie dotrzymują miejsca towarzyszącym im kolarzom. Charakterystycznem jest, że coraz więcej spotyka się osób, zajmujących wybitne stanowiska społeczne, a oddających się kolarstwu.

Pozwolę sobie dodać notatkę dla kolarzy galicyiskich, którzy mają zamiar w niedługim czasie przyjechać do Wiednia, aby nie pominęli sposobności zobaczenia w „Venedig in Wien" produkującego się tam amerykanina Sid Black'a, pierwszorzędnego mistrza na zwyczajnym rowerze, zbudowanym w fabryce „Cleveland". Pewność, elegancya i ilość kolosalnych produkcyi trudną zdaje się do uwierzenia, a tem mniej do opisania. Zyskuje on też wielkie uznanie, do czego przyczynia się osobista jego skromność.

W. Krzepowski.

Telegram. Wiedeń, 27. maja 1897.

Corso kwiatowe na dochód „Złotego krzyża" wypadło świetnie. Pogoda była wspaniała. Około 3000 cyklistów, a w tem przeszło 100 pań na wspaniale udekorowanych kwiatami kołach wzięło udział, a reprezentowane były kluby całego świata. Arcyksiężniczka Stefania z córką Elżbietą, protektorka tej uroczystości, śledziła przebiegu jej z wielkiem zajęciem. Namiestnik hr. Kiellmansegg wraz z żoną wzięli czynny udział w corsie. Jednym z punktów atrakcyjnych corsa była grupa „Wiedeńsk. Klubu Bicyklistów" z 30 cyklistów, ubranych w białe kostyumy, amarantowe koszulki i ułańskie białe rogatywki z amarantowemi denkami i sokolemi piórami, którą nazwano „Badeni-Gruppe". Wzięło też w corsie udział dwu członków najmłodszego z tutejszych klubów „Polskiego K. C.".

Jazda szkolna i sztuczna urządzona przez W. K. C w sali kawiarni 3. w Praterze wypadła świetnie. Widowisko to zaszczycił hr. Kielmansegg z żoną swoją obecnością.

Wyścigi dzisiejsze na torze „Rennverbandu", dwukrotnie przerywane przez deszcze, mało budziły zajęcia, były to bowiem przeważnie przedbiegi i biegi kwalifikacyjne do wielkiej i małej nagrody Prateru. Bohaterami dnia byli Büchner, Arend, Seidl i Reininger, którzy staną w niedzielę do wyścigu rostrzygającego o wielką nagrogę Prateru.



Łódz, 24. maja.

Spiące od kilku lat pod względem sportowym, a tem samem i towarzyskim, Łódz. Tow. Cykl,. zdaje się — zacznie żyć na nowo.

Nie małym bodźcem do gwałtownego obudzenia się z kilkuletniego snu letargicznego — jest garstka Warszawiaków zamiejscowych członków War. Tow. Cykl. dająca się raźniej widzieć tak na widnokręgu sportowym jak i towarzyskim — co uraziło jednego z członków Ł. T. C., a zarazem założyciela W. T. C. p. L. Reinekego czego dowodem był jego pisemny wniosek do W. T. C. o nieprzyjmowanie członków zamiejscowych z tych miast które posiadają Tow. Cyklowe, — jak Łódź naprzykład (sic) — odrzucony na ostatniem zebraniu tegoż Towarzystwa.

„Niema nic w naturze bez przyczyny".

Nie wnikając jużto w wyżej wypowiedziany powód, jużto w przesilenie czasu, zaznaczam, że miejscowe Towarzystwo buduje tor 500 metrowy na 8 metrów szeroki, ze szlaki, kryty cienką powłoką cementu — zapowiadając jeszcze na ten sezon sportowy trzy wyścigi i parę rekordów torowych. Zaprojektowane wyścigi są następujące: 1. wyścigi dla mieszkańców gubernii Piotrkowskiej, 2. dla mieszkańców królestwa Polskiego, 3. ogólne (Internationel). Terminów jeszcze nie wyznaczono.

O ile chęć użytkowania toru i nacisk p. L. Reinekego, popchnie naszych cyklistów do zapisywania się do Ł. T. C. — zobaczymy?

Tymczasem należy życzyć powodzenia i postawienia się na równi z innemi towarzystwami pod względem sportowym i towarzyskim, których to czynników oddawna brak dla godła Ł. T. C.

A wtenczas zobaczymy.... C.



Bordeaux-Paryż.

Szesnasty maja, dzień, w którym zwycięzcy w nadludzkim biegu Bordeaux-Paris mieli przybyć do mety, stał się prawdziwem świętem kolarskiem.



Wyścigowcy puszczeni zostali ze startu w Bordeaux, w sobotę 15. o godź. 6 wieczór. Spodziewano się, że przebędą tę olbrzymią przestrzeń 591 km., dzielącą to miasto od Paryża w 19—22 godzinach, przygotowano tedy przyjęcie u mety na „Velodrome de la Seine" na godzinę 3. pop. Wyścig tegoroczny odznaczał się tem, że niewielu w nim brało udział ludzi pierwszej miary. Wielkie zainteresowanie budził Huret, którego znakomite biegi na torze i jego wytrwałość znane są całemu światu. Wielkie też było rozczarowanie, gdy się dowiedziano, że się wycofał już w Libourne. Faworytami byli Rivierre zwycięzca roku zeszłego i Cordang, Holender, który był w zeszłym roku piątym. O Cordangu opowiadano cuda. Trenował się on specyalnie do tego biegu. Firma „Gladiator" na której maszynie miał jechać zapewniła mu 180 towarzysz i entrainerów. Szanse jego były tak pewne, że w konkursie prognostyków urządzonym przez „Velo", $^2/_3$ głosów padły na niego a tylko $^1/_3$ na Rivierre'a. Co do mnie to wielkie nadzieje pokładałem w tym ostatnim. Znałem go jako człowieka zimnej krwi, wielkiej rozwagi i wytrwałości. Na tę olbrzymią przestrzeń trzeba człowieka, któryby się nie dał porwać w pierwszej setce kilometrów do nadmiernych szybkości, ale któryby potrafił jechać przez 20 kilka godzin w równem tempie i bez zbytniego zmęczenia. Oprócz nich mieli szanse zwycięstwa Frédéric (Szwajcar) na swej „Acaténe", Meyer i Trousellier amator, który mimo nadzwyczajnego braku entrainerów maszerował znakomicie. W biegu brał także udział „ojciec" Rousset. Kolarz ten mimo swych 50 kilku lat jedzie co roku w tym biegu „dla zdrowia" jak sam powiada. Mając lat 30 chodził o lasce z powodu reumatyzmów.

Chcąc poznać, w jakich warunkach odbędzie się ten słynny wyścig, wyjechałem w sobotę po objedzie koło 8 z kilku towarzyszami za miasto. Przejeżdżając bulwarem Hausmana widziałem przed redakcyą „Velo" tłumy oczekujące wiadomości z pierwszych kontroli. Wydrapawszy się na wzgórza Suresnes, ujrzeliśmy ogromny księżyc, którego czerwona tarcza wyłaniała się z mgły i dymów, wiszących nad miastem. Z dość silnym wiatrem północno wschodnim przybyliśmy do St. Germain, i potoczyliśmy się dalej przy cudownym blasku księżyca. Jasno było jak w dzień trochę chłodno i wiatr, który nam mało przeszkadzał wiejąc z boku, musiał dąć w same twarze wyścigowcom. Zanocowawszy we Vernon, gdzieśmy przybyli koło północy, rano wróciliśmy do Paryża. Droga nie była jednak tak przyjemna jak wczoraj wieczorem. Wiatr stawał się coraz silniejszy i kręcił tumanami kurzu po gościńcu. Pośniadawszy w mieście ruszyliśmy przez Wersal do Chevreuse naprzeciw wyścigowcom. Przypuszczam, że na tych 18 km. do Wersalu znajdowało się najmniej 10.000 kół. Całe procesye kolarzy, pań,

dwojaków tro-, czwo- i pięcio-raków, automobilów i motocyklów dążyły w tym kierunku. Przy gościńcu pod drzewami, na trawie, w laskach, całe obozy cyklistów, spożywając śniadanie „sub Jove“ oczekiwali zwycięzców. Koło nich tabory kół. W Wersalu była ostatnia kontrola. Tłumy ludu tworzyły szpaler, wśród którego bez ustanku płynęła fala cyklistów. Przybywszy do Chevreuse umieściliśmy się w cieniu u stóp bystrego spadku. Rozmawiano oczywiście o biegu. Kto będzie pierwszy? Ostatnie telegramy doniosły, że Cordang maszeruje ciągle na przodzie prowadzony od Tours przez samochód p. Charrona — za nim coraz więcej się przybliżają Rivierre z p. Réné de Knyff na samochodzie. Południowe słońce przypieka, mimo że po niebie przelatują nieraz ciężkie chmury, biała droga wije się wśród bukietów drzew zielonych, i wiatr miecie po niej tumanami kurzu. Nie widać nic.

W tem od strony Wersalu pędzi cyklista. Ostatni telegram z Etampes. „Rivierre minął Cordang'a za kilka minut tu będzie!“ Wszyscy zrywają się z miejsc. Kilka samochodów przybyłych w ostatniej chwili ustawiają na boku drogi. I z biciem serca wyczekujemy. Dalekie okrzyki dają się słyszeć. Na zakręcie drogi ukazuje się coś czarnego wznoszącego chmurę kurzu za sobą, to powóz p. R. de Knyff, za nim cały biały od kurzu, ale spokojny i uśmiechnięty jak zwykle Rivierre. Co za brawa! co za okrzyki! Pod górę samochód sapiąc zaczyna się wspinać. Dla Rivierre'a to za powoli, staje w pedałach, i lotem strzały przelatuje obok automobila i swych entrainerów. W 8 minut po nim przelatuje Cordang, niemniej oklaskiwany. Jedzie z furyą, zdaje się być wściekłym. Żółtego jego kaftana ledwo znać z pod kurzu. Poczekawszy jeszcze z godzinę i nie mając żadnych wiadomości o Meyerze, trzecim, bo Frédéric upadł dwa razy i wycofał się w Orleanie, wsiedliśmy na koła i wśród tłumów cyklistów ruszyliśmy z powrotem. Mimo bardzo powolnej jazdy nie można było się przepchać przez Suresnes. Co za gwar i ścisk! Po obu stronach gościńca kawiarnie nabite — wewnątrz grają orkiestry, na tarasach tłumy przy stolikach za nieskończonym rzędem kół ustawionych w szeregi, a wśród tego fala płynie bez ustanku. Niektórzy wiozą ogromne bukiety zieleni i bzu uzbierane gdzieś w polach i ogrodach, co chwila sapiąc przelatuje motocykl, wózek Bolle'a lub samochód. Koło 5-tej znów okrzyki i brawa. To Meyer z liczną eskortą. Tłumy się ustępują a oni skręcają na lewo, by jadąc nad Sekwaną dostać się do Velodromu gdzie jest meta.

Widząc, że czwarty, amator Troussellier nie przybędzie przed nocą — wróciliśmy do miasta, gdzie już sprzedawano na ulicach „Velo“ z rezultatem wyścigu. Tego roku mimo silnego wichru Rivierre i Cordang pobili rekord, przybywając pierwszy w 20:36:46, a drugi w 20:53:31, gdy tymczasem czas zeszłoroczny był 21:17:18. Ważną rolę odgrały samochody. Zwycięzcy nie tają się z tem, że ich znakomicie prowadziły. W istocie od Tours, gdzie droga się staje równiejsza, Rivierre i Cordang prowadzeni przez automobile zaczęli bić czasy zeszłoroczne. Zdaje się, że w roku przyszłym ten sposób przecinania wiatru znajdzie jeszcze obszerniejsze zastosowanie. W welodromie „de la Seine“ tłumy oczekiwały zwycięzców, którzy na torze robili ostatni kilometr. Na zakończenie powiem, że do tego samego biegu na rok przyszły zgłosili się już Cordang i Rivierre, którzy tak dzielnie walczyli o palmę pierwszeństwa.

J. Fischer w Paryżu.



Odessa, 5./17. Maja 1897.

Wczoraj przy pięknej pogodzie majowej jaką obdarza nas południe, nastąpiło otwarcie sezonu letniego na torze odeskiego klubu cyklistów. Powozy zajeżdżały co chwila przywożąc „śmietankę odeską“ we wspaniałych toaletach, bo wszak to prezentacya sukien i biżuteryi musi się odbyć tylko w miejscach publicznych. Za to płeć brzydka nie grzeszy szykiem. Jak komu dogodniej i wygodniej, tak się ubiera. Słowem loże i krzesła zajęte szczelnie, galerya i paradyz pod otwartem niebem, wystawione na tropikowe gorąco, znoszą te męczarnie, bo chcą okazać owacyę swemu ulubieńcowi Utoczkinowi, który ma pobić swój własny rekord. Punktualnie o godź. 4. po południu orkiestra marszem zwiastuje rozpoczęcie biegów, których na ten dzień wyznaczono siedm.

1. $^1/_3$ wiorsty, nagród 4. Zdobywa nagrodę Utoczkin, który pobija swój własny rekord 24 sekundowy w $23^3|_5$ i

zabiera żeton złoty mały, oraz za pobicie rekordu duży złoty żeton. Ponieważ Utoczkin tych żetonów miałby tysiące, więc zamienia je na gotówkę, biorąc z kasy towarzystwa 25 rs. za mały i 50 za duży. Tym sposobem „cyklizm“ dla Utoczkina jest źródłem zarobku i młody ten człowiek wydalony ze szkół poświęcił się wyłącznie sportowi i robi wcale niezły interes, zarabiając na każdych wyścigach do 100, co miesięcznie wynosi 300—400 rs.

Drugą nagrodę otrzymał Ksidjas duży srebrny pozłacany żeton.

W wyścigu leaderow na dystans 3-wiorstowy dla jeźdźców II i III kategoryi według liczby oczek, bierze udział ośmiu jeźdźców, z których Ksidjas przybywa pierwszym, a za nim Proten.

W wyścigu 2-wiorstowym dla jeźdźców I kategoryi nagrodę w przedmiocie dużego złotego żetonu zabiera Utoczkin, a Kelders otrzymuje duży srebrny pozłacany.

Handicap 2-wiorstowy dla I i II kategoryi. Nagrody duży złoty i duży srebrny zdobywają Kelders i Proten.

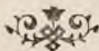
Bieg $1^1/_2$-wiorstowy zachęca 6 drugorzędnych jeźdźców i Proten zdobywa duży srebrny, a Ksidjas mały srebrny żeton.

W wyścigu na dystans 3-wiorst. dla jeźdźców III kategoryi pierwszy u mety stanął Stefan i otrzymał w nagrodę mały srebrny pozłacany żeton.

Najwięcej interesującym był wyścig ostatni, na dystansie $7^1/_2$ wiorst. Chodziło o zdobycie nagrody „Otwarcia sezonu“ w formie dużego złotego żetonu, i naturalnie zdobył go Utoczkin, przy grzmiących oklaskach zarówno publiczności lożowej jak i galeryowej.

W tymże dniu Jacht-Club czarnomorski podniósł swoją flagę, otwierając sezon letni wycieczek i wyścigowców na morzu.

Członkowie zebrali się w lokalu letnim nad morzem, gdzie po zagajeniu posiedzenia przez wice-komandora A. A. Anatra, przystąpiono do nowych wyborów i wybrani zostali na członków pp. W. Chartamow, W. Gójkowicz, N. Isakowicz, i A. Fale-Fejn. a do komisyi rewizyjnej weszli N. Pałanzow, K. Zering i P. Sawicki. Wkrótce odbędą się pierwsze wyścigi fregat na morzu. *Elba.*



Pogadanki techniczne.

ŁAŃCUCH.

(Ciąg dalszy).

Jak wiadomo służy łańcuch do przeniesienia ruchu z koła zębatego korbowego, na koło zębate mniejsze umieszczone na piaście tylnego koła. Używane dziś łańcuchy podzielić możemy na dwa główne systemy mianowicie t. zw. rolkowe i blokowe. Przy łańcuchach rolkowych połączone są pojedyńcze ogniwa pojedyńczymi nitami, tak iż boczne płytki ogniw częściowo się kryją, a wspomniane nity pokryte są obracającemi się lekko rolkami, przez co tarcie o zęby kół zębatych zredukowane jest do minimum Przed kilku laty były one powszechnie używane, w ostatnich jednak trzech latach ustąpiły miejsca tzw. blokowym łańcuchom, przy których ogniwka chwytające zęby umieszczone są obok siebie, a połączone są za pomocą mniejszych ogniwek, tak że właściwie każde ogniwko składa się z dwu części tj. właściwego ogniwka i ogniwka łączącego, wpadają cego między zęby koła zębatego. Łańcuch rolkowy jest tańszy, gdyż budowa jego jest stosunkowo pojedyńsza, chodzi bardzo gładko i lekko, ale też prędzej się od bloczkowego zużywa i łatwiej rozciąga, gdyż sama jego budowa utrudnia najzupełniej dokładne wykonanie ogniwek i rolek, a przytem nie zezwala na użycie najlepszego materyału, jaki łatwiej może być użytym przy łańcuchach bloczkowych. Mniej też się łańcuchy bloczkowe rozciągają, są silniejsze i twardsze. ale też właśnie z powodu swej wielkiej twardości łatwiej od tamtych pękają. W roku bieżącym powracają niektóre fabryki znów do używania łańcuchów rolkowych, ku czemu dały początek „Humbery“. Dla uniknięcia sztywności, jaką miały dawniejsze łańcuchy rolkowe z powodu za wielkich ogniwek w stosunku do promieni kół zębatych, są ogniwka dzisiejszych łańcuchów rolkowych znacznie mniejsze, a przeto łańcuch odpowiednio giętki.

Stosownie do rozmaitych rodzai łańcuchów, są też zęby kół zębatych rozmaicie budowane, a stosownie do tego czy to maszyna drogowa czy wyścigowa, są grubsze lub cieńsze.

Do najważniejszych warunków, jakie ma posiadać dobry łańcuch, należą dokładne jego przyleganie do kół zębatych i jego giętkość. O pierwszym z tych warunków możemy się przekonać owijając go na większem kole zebatem. Jeżeli łańcuch dokładnie przylega do obwodu tego koła, to jest to znakiem, że długość ogniwek jest odpowiednia. Nie powinien się on też zbytnio w bocznych kierunkach dawać przesuwać, jak również nie powinno się żadne ogniwko na zębach zacinać, tylko lekko bez wszelkiego tarcia podnosić. (Ciąg dalszy nastąpi.)



Praktyczne wskazówki.

Często pęka pneumatyk wskutek tego, że nie zostanie na koło należycie nałożony, co się nawet zdarza przy kołach wydanych wprost z fabryki. Albo może być kiszka skręcona, albo też zajdzie jej kawałek między krawędzie płaszcza wskutek czego powstają fałdy osłabiające gumę, albo też kra

wędzie płaszcza nie są należycie w dzwonie osadzone, a kiszka przy pompowaniu wyciska je dalej i w tem miejscu pęka, a wszystkiemu temu może zapobiedz dokładne osadzenie pneumatyka. W tym celu radzi jeden ze specyalistów ułożyć najpierw dokładnie i równo ki. zkę w płaszczu, tak aby ją płaszcz dokładnie obejmywał, a tam gdzie krawędzie płaszcza ze sobą się schodzą aby się one dokładnie pokrywały Następnie związuje cienkim sznurkiem lub nitką płaszcz w kilku miejscach i dopiero wkłada go za pomocą tępej kostki lub kawałka płaskiego drewna dokładnie w krawędzie dzwona. Sznurki dają się i z pod płaszcza łatwo wyciągnąć.



Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe Dagaberrta Timara, NW. Berlin, Luisenstrasse 27—28. (Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze bezpłatnie wszelkich informacyi co do patentów nowych wynalazków i t. p.).

Kl. 63.

B. 19955. Przyrząd do zwiększenia siły działającej na korby. Th. H. Brigg. Bradford, (Anglia).

C. 6528. Nowy pneumatyk. Ch. Challiner, Manchester.

T. 5223. Przyrząd do nauki jazdy na kole na sali. G. Waters Tarver, Streatharm, Surrey, Anglia.

W. 11995. Przyrząd do zmiany przenośni. W. Wanliss, Johannisburg, połudn. Afryka.

A. 4961. Przenośnia dźwigniowa do kół. A. F. Abrahamson-Roxendorf, Paryż.

F. 9451. Połączenie rur ramowych. R. Felsche, Magdeburg.

G. 11022. Hamulec działający przez wstrzymywanie pedałów. F. Graef-Baumont, Paryż.

P, 8594. Pneumatyczne rączki do kierownicy, lasek i t. p. J. Kane Pogue, Webster Groves, St. Louis, Missouri.



Przepowiednie pogody
ze zjawisk atmosferycznych.

W czasie, kiedy tak z upragnieniem czekamy stalszej pogody, podajemy tu zebrane na podstawie długoletnich doświadczeń przepowiednie, które w niejednym wypadku mogą się naszym czytelnikom przydać. Naturalnie nie bieżemy odpowiedzialności za ich nieomylność, ale w przeważnych wypadkach przekonają się nasi czytelnicy o ich prawdziwości.

Rano:

— Jeżeli zorża poranna zabarwioną jest na kolor szarawy — pogoda.

— Silnie czerwona zorża poranna — deszcz.

— Jeżeli się mgła między godz. 9. a 10 rozprószy — pogoda.

— Jeżeli z mgły tworzą się chmury — słota.

— Jednostajnie pokryte niebo i niski chmury — deszcz.

— Smugi chmurek na wschodzie — pogoda.

— Niebo białawe i zielonawe bez chmur — pogoda.

— W czasie dżdżystym jeżeli rano słońce chmur nie rozprószy lecz deszcz nieustannie pada, należy się spodziewae dnia dędżystego.

— Grzmoty ranne przepowiadają wiatr i deszcz.

— Słońce blade lub czerwone za rozerwanemi chmurami — słota.

Wieczór:

— Błękitne niebo i purpurowa czerwoność po zachodzie słońca — pogoda.

— Promienie słoneczne przezierające przez otwory w chmurach — słota.

— Odosobnione czerwonawe chmurki po deszczu — pogoda.

— Jeżeli niebo na zachodzie szeroko żółto zabarwione — deszcz.

— Lśniąco białe słońce zachodzące w białem tle — deszcz.

— Blade niebo szaro-czerwone na zachodzie — deszcz.

— Żywo-czerwone zabarwiające się chmury — pogoda

— Jasny pas chmur, przy pokrytem niebie, na zachodzie, każe się spodziewać, że się wypogodzie.

— Błyskawice bez grzmotu i niebo bez chmur — pogoda.

— Grzmoty wieczorem — burza w nocy

W ogóle:

— Jeżeli chmury po deszczu opadają — znak że się wypogodzi.

— Jeżeli się po małym deszczu tworzą podobne do dymu wyziewy — nastąpi wielki deszcz.

— Jeżeli chmury przybierają kształty wełny puchu — pogoda.

— Ostre i poszarpane brzegi chmur — deszcz.

— Warstwy chmur nad sobą — deszcz.

— Chmurki wełniane w czasie pogody — deszcz.

— Chmurki wełniane podczas słoty — znak wypogodzenia się.

— Pasy chmurek na wschodzie — pogoda.

— Jeżeli się mgła przy wchodnim wietrze rozprószy — pogoda.

— Mgła przy słonecznem powietrzu każe się spodziewać zakończenia słoty.

— Mgła na zachodzie w czasie pogody — deszcz.

— Lekki deszcz po wielkim — znak dłuższej słoty.

— Kręgi na około słońca lub księżyca — deszcz.
— Stały wiatr wschodni — stała pogoda.
— Stały wiatr zachodni lub północno-zachodni — deszcz.



KRONIKA.

— „Szałowiec“ nowy to wyraz w słownictwie kolarskiem (zasłyszany na placu powystawowym), na oznaczenie jakiegoś nieznajomego cyklisty uganiającego w szalonem tempie i wyścigowej pozycyi z rozwianemi połami bluzy po placu powystawowym. Z politowaniem musi się patrzeć na tę niesforną jazdę, tam, gdzie panuje tak znaczny ruch.

Baczność panowie „szałowcy“, bo narażacie siebie i drugich na niebezpieczeństwo, nasz piękny sport na poniżenie, a siebie na śmieszność i politowanie.

— Zwracamy uwagę cyklistów, by jadąc przez miasto w bluzce na kole, zapinali ją przynajmniej na dolny guzik, albowiem fruwające w powietrzu poły robią bardzo nieestetyczne wrażenie. Także z tego samego powodu należy łokcie trzymać podczas jazdy zupełnie przy sobie.

— Czytamy w »Kurjerze Rzeszowskim«: „Do wiadomości władz, do których to należy, podajemy, że po ulicach Rzeszowa uganiają i rozbijają publiczność rozmaici cykliści, którzy nawet wsiąść na rower nie umieją. Czy nie byłoby wskazanem, aby magistrat ujął ten sport w pewne karby, nałożył na cyklistów pewną opłatę i wydawał legitymacye wraz z numerem (jak to jest praktykowane we Lwowie i Krakowie) tym tylko sportowcom, którzy wykażą się poświadczeniem prezydyum oddziału kolarzy naszego „Sokoła“, iż są dostatecznie wyćwiczeni w jeździe na kole“.

Zdaje się nam, iż na przestrzeganie porządku zważać ma policya, która powinna tych cyklistów pociągnąć do odpowiedzialności i przykładnie ich ukarać. Uwolnić to niezawodnie publiczność od tej plagi, a nie zrobi krzywdy tym sportsmenom, którzy sport nasz uprawiają w właściwy sposób, nie narażając nikogo na niebezpieczeństwo. Dlaczegoż swawola kilku łobuzów narażać ma wszystkich cyklistów na nieusprawiedliwione uciążliwości, zwłaszcza dziś, kiedy w całem państwie austryackiem zaczynają istniejące tego rodzaju uciążliwości znosić, a i Lwów i Kraków robić ma o to starania.

— Wyścig 30. kilometrowy, urządzony przez krakowski klub cyklistów na szosie Bielańskiej, odbył się w sobotę dnia 22 b. m. o godzinie 6 wieczorem. Do wyścigu stanęło 3 cyklistów pp. Antoni Mitschka, Józef Schneider i Zygmunt Ziembicki. Pierwszy przybył do mety p. Zygmunt Ziembicki w 67 minutach; drugi p. Antoni Mitschka w 71 minutach, a trzeci p. Józef Schneider w 78 minutach.

— O. K. S. Nowosądeckiego urządza w dniach 6. i 7. czerwca wycieczkę do Bardyowa pięknego miejsca kąpielowego na Węgrzech. Podróż do Bardyowa przez Łabowę, w Bardyowie nocleg, powrót przez Zborów, Gorlice — razem 152 km.

— Towarzystwo Kasynowe w Mikulińcach, jak się dowiadujemy, nabyło stary rower do nauki dla członków, pragnących uczyć się jazdy na kole. — Pierwszy to podobno u nas — a godny naśladowania przykład.

— Kaliskie T. C urządza 6. bm. wyścigi torowe. W program wchodzi 7 biegów. Bliższe szczegóły przejrzeć można w naszej redakcyi.

— Warsz. T. C. zamianowało Henryka Sienkiewicza swoim członkiem honorowym.

— Znany muzyk i kompozytor Z. Noskowski skomponował i ofiarował Warsz. T. C. „Hasło“ na kwartet męski do słów cyklisty warszawskiego Marynowskiego.

Hej cykliści! trudy, znoje
Pieśnią dziarską wam ukoję!
Cześć pieśni, cześć!
Cześć pieśni cześć

Hasło brzmieć ma żywo, doniośle i rytmicznie.

— Czechy i Morawy otrzymają wnet nowy regulamin jazdy, gdyż stary z r. 1892 już się przestarzał.

— Bardzo i u nas popularna firma Dürkopp i Ska urządziła w Praterze wiedeńskim w dwu restauracyach stacye reparacyjne. W przechowywanych tam w tym celu skrzynkach znajdują się wszelkie części składowe i przybory do naprawy kół tej firmy, z których (używający tych kół) mogą bezpłatnie korzystać.

— W budynku gimnazyalnym w Hirschberg na Śląsku urządzoną została remiza na koła dla profesorów i uczni przybywających na kołach do szkoły.

— Major Baron Prohazka, b. członek L. K. C., nie poniechał swych dłuższych podróży kołowych. Obecnie wybrał się znów z Wiednia na Tryest, Fiume, Cattaro, Mostar, Serajewo, Zagrzeb, Grac, Wiedeń. Jest to już w tym roku trzecia podobna wycieczka, co tem bardziej w zdumienie może wprowadzić, iż dzielny ten turysta liczy już lat 62

— Ciekawy prawniczy wypadek przytacza N. W. Tagbl. Pewna ilość cyklistów zakupiła na spłaty ratalne w składzie kół Herzoga we Wiedniu rowery, które im tenże sprzedał jako oryginalne angielskie fabrykaty. Po kilku miesiącach, zwrócił ich uwagę jeden z kupców wie-

deńskich, że koła te są krajowego wyrobu, wskutek czego cykliści owi zaskarżyli firmę Herzoga do sądu. Sąd pierwszej instancyi z powodu wprowadzenia w błąd kupujących, uznał kontrakty jako nieważne, wpłacone jednak raty miały być sprzedawcy zostawione za zużycie kół, używanych przez kilka miesięcy. Wskutek rekursu jednak rozstrzygnął tę sprawę wyższy sąd, zasądzając nieuczciwego kupca nietylko na zwrot pobranych pieniędzy, lecz także na zapłacenie dość znacznych kosztów procesowych. Jest i u nas firma, w której oknie widzimy taki ,,angielski rower.

— Do niemieckiego związku kolarskiego (D. R. B.) przyjętym być może każdy cyklista względnie cyklistka, uprawiający sport z amatorstwa, za wpisowem 2 zl, 50 ct. i roczną wkładką 2 zł. 50 ct. Tak więc z pierwszym roku opłaca się 5 zł. w latach zaś następnych 2 zł 50 ct. Zwraca się przytem uwagę, że związek ten żydów nie przyjmuje. Zgłoszenia przyjmuje nasza Redakcya.

— Austryacki Touring-Club (Oe. T. C). ustanowił fundusz z dobrowolnych składek na budowę dróg dla cyklistów.

— Grand Prix de Paris rozegra się 11. b. m. na nowym torze w Anteuil, a klasyczny 24-godzinny wyścig Bol d'or 26. i 27. b. m.

— Światowy rekord 100 km. podniósł Walters w Londynie na $2{:}09{:}13^{4}/_{5}$. Dotychczasowy Bouhoursa wynosił $2{:}09{:}37^{4}/_{5}$.

— Rekord światowy dla 2000 m. pobił Büchner we Wiedniu, jadąc tę przestrzeń w $2{:}10^{4}/_{5}$.

— Rekord światowy dla 400 m. pobił Seidl we Wiedniu jadąc tę przestrzeń $24^{1}/_{5}$ sek.

— W skulonej postawie widzimy wielu młodzieńców jeżdżących na kole. Obowiązkiem jest rodziców i opiekunów tego rodzaju trzymania się na kole wręcz zakazać! Postawa taka jest usprawiedliwioną li w wyścigu.

— Francuski ,,le Temps' przytacza kazanie fin de siècle: ,,Dosiądźcie szanowni oblubieńcy tandemu, który tu u wrót na was czeka, a widzę ja w nim nie zwykły wehikuł, ale symbol. Ty panie X. skłaniaj wiernie pierś twoją ku ramionom małżonki, ty zaś pani prowadź troskliwie delikatną twą ręką kierownicę, od której zależy szczęście twoje i twego małżonka. Spólnie tak, wzorowy odbędziecie bieg na torze życia. A skoro wam kiedyś jaki gwóźdź przedziurawi wasz pneumatyk, to pompować będziecie we dwójkę, co nierównie mniej nuży, aniżeli w pojedynkę. We dwójkę spieszyć kiedy się źle dzieje i nigdy nie upaść, czy nie leży w tem tajemnica szczęścia i treść ludzkiego życia?"

— Prazka szkoła treningu jest już w pełni pracy. Zapisało się tam dotychczas 21 jeźdźców. Codziennie widzimy około 14 jeźdźców ciągnących za dwoma dobrze obsadzonymi dwojakami (tandemami). Jadą oni 5 kilomtr. w 8 do $8^{1}/_{2}$ min., 10 km. 17:50 do 18:25. Przedostatniej niedzieli urządzono wyścig dla sklasyfikowania jeźdźców, z którego zwycięsko wyszli Vodilek i Kosina. Publiczność prazka interesuje się tą szkołą i gromadzi się tam licznie.



Ruch Towarzystw.

— Zarząd O. K. S. Stanisławowskiego uprasza druhów, którzy mają zamiar do oddziału tego należeć, aby zechcieli zgłaszać swoje przystąpienie u druha Leona Göttera w kancelarji Sokoła. Odznaki klubowe nadzwyczaj gustowne, już nadeszły i nabywać je można pod bardzo przystępnymi warunkami. W tym tygodniu rozpoczną się już gromadne wycieczki. co każdorazowo ogłoszonem będzie w gmachu Towarzystwa.

— Kaliskie T. cyklistów. Na zebraniu ogólnem w sobotę dnia 8. z. m. pod przewodnictwem prezesa E. Repphana, przystąpiono najpierw do wyboru kapitana w miejsce ustępującego p. Rasza. Większością głosów wybrany został p. Bronisław Bukowiński.

Prezes zawiadomił obecnych o zupełnem ukończeniu toru w Noskowie i wezwał jeźdźców do zajęcia się treningiem, gdyż prawdopodobnie w Zielone Świątki wypadnie urządzić wyścigi, z powodu zjazdu w Kaliszu lutnistów, pomiędzy którymi spodziewani są cykliści.

Następnie odczytaną została odpowiedź p. Ministra Skarbu na prośbę K. T. C. o zniesienie nazbyt uciążliwego plombowania rowerów przy każdorazowym przejeździe granicy; p. Minister do prośby tej łaskawie przychylić się raczył i zezwolił, aby rowery K. T. C raz w rok tylko zaopatrywane były w plomby i stosowne świadectwo za nieznaczną opłatą.

Po zebraniu ogólnem odbyła się kolacja, podczas której dziękowano prezesowi za kosztowną przeróbkę toru na jego koszt.

W niedzielę po południu urządzoną została wycieczka do Plewni pod przewodnictwem nowego kapitana. W wycieczce tej wzięła udział z małym wyjątkiem tylko młodzież, przeszła więc niezwykle wesoło. Po powrocie odbyły się jeszcze wyścigi na torze klubowym, w których nagrody zdobyli pp. Szpecht, Ryłko i Hilchen.. Nagrody w przedmiotach pamiątkowych ofiarował zwycięzcom kapitan podczas kolacji powyścigowej.

HUMORYSTYKA.

Z końcem 20. wieku.

Cykliści (oglądając stary obraz, na którym wymalowani są pieszo idący ludzie): „Jak głupim musiał być człowiek, który wynalazł chodzenie!"

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademicka 7.

POSIEDZENIE WYDZIAŁU,

odbyte na dniu 18. maja b r., zgromadziło w apartamentach Prezesa pp.: dr. J. hr. Drohojowskiego, G. Neussera, J. Romaszkana, Wł. Piżla, dr. H. Mikolascha, E. Kuschcego, por. E. Pohla i G. Schneidera. Nieobecni pp. por. Fr. Raus, K. Przybysławski, dr. M. Dawidowski i dr. G. Piotrowski.

1.) Odczytano i przyjęto protokół z ostatniego posiedzenia.

2.) Przyjęto na członków czynnych pp.: Karola Godfrieda, szefa biura kopalni nafty, — Józefa Padewskiego, urzędnika banku krajowego, — Leopolda Baczewskiego, właściciela fabryki.

Na zaproszenie O. K. Sokoła Lwowskiego, by delegat L. K. C. znajdował się na mecie w Stryju przy wyścigu 30-kilometrowym dnia 23 bm. tudzież by L K. C. porozumiał się z O. K. S. L. co do korsa z lampionami urządzonego przez ostatni; uchwalono wysłać na metę w Stryju w roli delegata dra M. Dawidowskiego w razie zaś. gdyby tenże był w ostatniej chwili przeszkodzony, dra H. Mikolascha, tudzież wysłać na posiedzenie O. K. S. L. dnia 19. maja, trzech delegatów w osobch pp. por. E. Pohla, G. Neussera i T. Kuschcego.

Przyjęto do wiadomości nadesłane propozycye wyścigów W. T. C. na dzień 27. maja.

4.) Na wniosek komisyi sportowej uchwalono: wydawać karty sezonowe wstępu na tor L. K. C. po zniżonej cenie 8 złr. przy odbiorze co najmniej 5 kart.

5.) Uchwalono prof. Dr. S. Niementowskiemu ofiarować złoty medal pamiątkowy za największą ilość km. w sezonie ubiegłym (zwyż 7000 km.).

6.) Przyjęto do wiadomości sprawozdanie komisyi budowy toru i polecono takowej (na wniosek prezesa) splantować wewnętrzny plac.

7.) Przyjęto do wiadomosci sprawozdanie skarbnika.

8.) Wnioski członków ograniczyły się na kilka interpelacyj

Na tem prezes zamknął posiedzenie.

Na dorywczem posiedzeniu Wydziału, odbytem na dniu 20. maja pod trybuną na torze L. K. C. wśród strumieni deszczu, uchwalono program pierwszych wyścigów (galicyjskich) dnia 20. czerwca b. r, przedłożony przez komisyę sportową i dodano doń jeszcze wyścig na powolność. *)

---

*) Propozycye wyścigów torowych na dzień 20. czerwca b. r. patrz str. 113.

Oddział Kolarzy Lwowskich.



Przewodniczący: Dr. Eugeniusz Kozierowski.

Zastępca przewodniczącego Jarosław Pieniążek ul. Karola Ludwika l. 3.

Sekretarz: Witold Bayger ul. Piekarska l. 21 a.



Dnia 6. i 7. b. m. wycieczka O. K. S. Lwowskiego do Stanisławowa

---

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Nasze handle kół.

(W dowolnym porządku).

Firma Wiktor Berger we Lwowie (ul. Akademicka 8.) trzyma przedewszystkiem znane wyroby austr. fabryki broni w Steyr, „Swift", „Waffenrad", które zwłaszcza w tym roku przedstawiają się bardzo pięknie i dobrze.

Z ciekawych nowości, jakie mieliśmy sposobność widzieć w handlu p. Bergera, wspomnieć nam wypada koło amerykańskie z Indianopolis z znakomicie działającym przyrządem do zmiany przenośni podczas jazdy (przenośnie 52" i 68" lub 62" i 78"), tudzież koło drewniane z metalowemi mufami, nadzwyczaj lekkie, z fabryki Geo W. Sillcox w Nowym Yorku.

Pocieszającym objawem dla rozwoju kolarstwa w ogóle, a tem samem rozwoju przemysłu kolarskiego jest żywe zainteresowanie się tym sportem przez wysokie sfery. Wiadomą jest rzeczą jakim zdecydowanym zwolennikiem sportu jest namiestnik dolnoaustryacki hr. Kielmanśegg i jak on sport nasz popiera. Ależ i namiestnik Górnej Austryi Ekscell Wiktor Br. Puthorn objawił niedawno w tym kierunku swoje wielkie zainteresowanie się, zaszczycił on mianowicie 27. kwietnia oddział dla budowy kół austr. fabryki broni w Steyr swoją obecnością i zwiedził pod kierownictwem dyrektora tego działu, kolosalne urządzenia fabryczne budowy kół. Z szczególniejszą uwagą oglądał działy dla niklowania, emaliowania, naciągania sprych na koła, montowania i budowy pedałów, okazując wielkie zrozumienie dla zadań i potrzeb rodzimego przemysłu w dziedzinie cyklistyki.

— Oznajmia się wszystkim P. T. Członkom Lwowskiego Klubu Cyklistów, że tableau jubileuszowe zostało już wykończone i jest do nabycia po cenie 4 złr. w. a. w aptece Piotra Mikolascha i u p. G. Schneidra Akademicka.

Prosimy przy zamowieniach powoływać się na nasze pismo.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.



Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 15. czerwca 1897. Nr. 12.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego. i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

STANISŁAW MAJEWSKI.

(Ciąg dalszy.)



IV.

Olecko. — Szosy mazurskie. — Człowiek „bildowany“. — Pożar. — Sanna w lecie.



Nazajutrz, w towarzystwie naszego uprzejmego gospodarza, „nafutrowawszy“ (jak się wyrażali mali widzowie) nasze rumaki oliwą, ruszyliśmy w stronę sąsiedniego powiatowego miasta Olecka czyli Margrabowa.

Okolica, ciągle piękna, pozwalała nam napawać się rozkosznymi widokami. Na pół drogi, tj. na 17. kilometrze, znaleźliśmy się po nad jeziorem Gąskowskiem, gdzie już postanowiliśmy p. Barkego pożegnać.

Pożegnanie jednak nasze, wobec pięknego jeziora, „na sucho“ ujść nie mogło. Spokojne wody, uroczo rozłożone w rozkosznej dolinie, nieopodal od wsi Gąski, nęciły nas silnie kryształtowemi swemi toniami. Nie namyślając się też długo, popychani gorącem, dochodzącem do 30°, skąpaliśmy swe ziemskie powłoki po raz pierwszy w niepokalanej czystości wodach jeziora.

Pożegnawszy miłego towarzysza, znaleźliśmy się wkrótce w Olecku o 25 kilometrów od Ełka.

Olecko i Augustów, to bliźniacze grody, założone jednocześnie przez dwóch potężnych sąsiadów, Albrechta i Zygmunta Augusta, na pamiątkę ich zjazdu, odbytego w Olecku w roku 1560. Miasto liczy obecnie około 6.000 mieszkańców i skupia w sobie sprawy margrabiowskiego powiatu, odznaczającego się górzystem i malowniczem położeniem. Na północy leżą wzgórza, górami Szeskiemi zwane, na południe znów cała masa jezior, z których ważniejsze: Hasny, Oleckowskie, Sedranki, Gąski itp. Wszystkie prawie jeziora należą do rządu i wydzierżawiane są przeważnie żydom z Królestwa Polskiego; złowione tu ryby w znacznych partjach idą do Warszawy.

Żywioł niemiecki, liczebnie, zajmuje już część poważniejszą; na całą ludność powiatu około 45.000 wynoszącą, znajduje się tylko 28.000 Mazurów.

Wogóle, w powiecie tym germanizacja poczyniła w ostatnim wieku znaczniejsze postępy. Jeszcze w 1840 r. było tu do 78% ludności mazurskiej i mieszkało niemało rodzin szlacheckich, jak: Bieniewscy, Ciesielscy, Ciechańscy, Dzięgielewie, Łęc-

cy, Łosiowie i inni. Dzisiaj z tego już ani śladu.

Po obiedzie, nabrawszy sił do dalszej drogi, ruszamy z Olecka, kierując się na zachód przez Wydminy do trzeciego powiatowego miasta, do Lecu (niemieckie Lötzen). Okolica, ciągle falista, pozwala rozwinąć miejscami całą chyżość naszych kół; a trzeba trochę pospieszyć, bo do Wydmin mamy opętanych czterdzieści kilometrów. Jedziemy przez ładny las szosą, wijącą się z góry. Nie zdążyliśmy się jeszcze nasycić balsamiczną wonią, aż oto las się kończy i przed nami maluje się szyba jeziora, Gawlikiem zwanego.

„I sam Katon by upadł w tych pokus przepaście, zwłaszcza, gdyby się kąpał i zbił wiorst piętnaście.“ My nie byliśmy Katonami, więc tembardziej zanurzyliśmy się w nurtach Gawlika. To nas orzeźwiło i dodało sił, a świetna szosa dług opóźnienia z łatwością odrobić pozwoliła.

Ale bo może nie wiecie, że szosy tutejsze nawet budową różnią się od szos w Królestwie. Dzieli się tu szosa na dwie części: zimową (kamienną) i letnią (żwirowaną). Letnia zazwyczaj biegnie węższym pasem z boku i jest tak miękką i przyjemną dla koni, jak nasze polne drogi (gdy są w dobrym stanie). To też latem przeważnie ruch na tej miękkiej odbywa się drodze. Taki porządek rzeczy zaoszczędza koniom nóg i zapobiega zbytecznemu zużywaniu pięknej szosy zimowej. Idzie też ona z równością o lepsze ze stołem. Czyż nie jest to proste, a jednak mądre i wysoce praktyczne?

Taką to piękną jadąc drogą, weseli i orzeźwieni, witamy każdego przechodnia przyjętem tutaj powszechnie „dobry dzień waszeci“. Odpowiadają prawie bez wyjątku „dziękuję waści“, a często z dodatkiem: „a niech się tam waści dobrze jedzie!“ A trzeba widzieć rozradowane i zdziwione jednocześnie twarze tych dobrych ludzi, gdy usłyszą polskie powitanie z ust „bildowanych“ ludzi.

Domyślam się w tej chwili zdziwienia na twarzy czytelnika, bo nie wie zapewne, co to jest „człowiek bildowany“.

„Bildowanym“, w ustach ludu mazurskiego, jest każdy człowiek, mający pozory wykształcenia, tj. długi surdut, krawat, ładny kapelusz, a chociażby i koło (jakże się pod tym względem nieraz mylą). Jegomość taki już po polsku nie zagada, bo właściwie „bildacya“, czyli wykształcenie, na tem tutaj w pierwszym rzędzie polega, by mówić tylko po niemiecku.

Otóż lud cieszy się wszędzie z naszej mowy, nieraz zagaduje, słowem — sympatyę na każdym okazuje kroku. Nie możemy tegoż samego powiedzieć o spotykanych dzieciach. Te młode latorośle mazurskiego rodu nauczono w szkole, (a wszystkie chodzą do szkoły) wymawiać na powitanie „Guten Tag“. Chociaż czynią to z grzecznym ukłonem, razi nas to niezmiernie, bo niemczyzna tych dwóch słów uprzytamnia wpływ niemieckiej szkoły. Górnicy nasi z Dąbrowy używają także stale na powitanie niemieckiego hasła „Glück auf“. Jest to więc tylko frazes, który się wymawia bez zastanowienia, a przecie dziwnie brzmi w ustach tamtejszej dziatwy. Za to grzeczność tych dzieci, a dla kolarza pewność, że nikt i nigdzie nie rzuci mu przyjętych u nas „lucyper“, „waryat“ i innych epitetów, osładzają wszelką gorycz.

Ale oto i Wydminy przed nami.

Oko mojego towarzysza dostrzega nową, lecz smutną niespodziankę, bo zaczynający się pożar w miasteczku.

Pożar to małoznaczny i zapewne z murowanych budynków składającemu się miastu nieszkodliwy. Pomimo to, dojeżdżając, spotykamy tkliwe Niemki, wybiegające ze swych domostw z załamanemi rękami, wykrzykujące: „O, mein Gott! mein Gott!“ Więcej, niż te wykrzykniki, zastanawiają nas jedna za drugą mijające nas beczki na saniach, ciągnione parą koni, a sunące po wodę do pobliskiego jeziorka. W lecie — po zwykłej drodze — sanie. Cóż to za absurd? Po bliższem jednak zastanowieniu się, znów przyznajemy racyę takiemu zaprzęgowi.

Na takich saniach beczka stoi jednem dnem, podczas gdy drugie, zupełnie otwarte, daje możność szybkiego jej napełniania. Sanie zapobiegają wychlupywaniu się wody podczas biegu i taniej kosztują, a para koni, podczas pożaru, zawsze takie sanie z jedną beczką łatwo uciągnie. Urządzenie to spotykaliśmy w następstwie powszechnie po małych miasteczkach.

Przyjrzawszy się pracy ochotniczej straży pożarnej, która się z pożarem prędko w zarodku uporała, pojechaliśmy dalej, nie zatrzymując się aż w Lecu, tym współzawodniku Ełka.

Dwa dnie we Wiedniu.

Corso kwiatowe. — Jazdy sztuczne i rejowe. — Wyscigi na torze w Praterze. — Sid Black.

Było to dnia 26. maja 1897, kiedy około godziny. 6½ rano dojeżdżałem do Wiednia pociągiem zdążającym od Krakowa. Już konduktor, obudziwszy mię rano zapowiedział mi wielki kolarski festyn i cuda, jakie się dziś mają odbyć w Praterze, a i w mieście głównym przedmiotem rozmów na wszystkich punktach było zawsze „Radfahrer-Corso". Panował tu też od samego rana niezwykły ruch cyklowy; na dworcu i ulicach pełno cyklistów, jedni w strojach odświętnych, inni w zwyczajnych, a liczni w bluzach robotniczych; jedni sposobiący się już do corsa, drudzy spieszący do swych zajęć.

Corso zapowiedziane było na godzinę 5 min. 15, a już od południa widać było coraz liczniejsze gromadki cyklistów w najrozmaitszych strojach z najróżnorodniejszemi dekoracyami kół, zdążające ku Praterowi na plac zborny. Ciekawa publiczność gromadziła się też po ulicach coraz liczniej, tworząc przez całą „Ringstrasse", aż ku placowi konnych wyścigów, gdzie był plac zborny, nieprzerwany szpaler, a miejscami, jak na „Aspernbrücke", „Praterstrasse" niepodobna się było przez tłumy przedostać.

Około godziny 3. popołudniu byłem już w Praterze oglądając pole „corsa". Myślałem, że mało tam jeszcze kogo zastanę, a tymczasem roiło się już i tam od ludzi; komitet robił porządki, publiczność zaczynała się na trybunach gromadzić, a co chwila widać było na głównej alei to pojedyńczych cyklistów, to ich grupy, to samochody, zażywające przejażdżki po pięknej alei, zanim staną w corsie do szeregu.

Tymczasem ulokował się na łące tzw. „Rustenschacher" wiedeński chór męski i odspiewał około godziny 4½ kilka pieśni, którym przysłuchiwiała się też z zajęciem protektorka tej uroczystości, Arcyksiężna Stefania z córką Elżbietą, nie szczędząc pochwał dyrygentowi p. Kremserowi.

Był to początek uroczystości. Arcyksiężna kazała się stąd przewieźć wraz z córką do przysposobionej dla niej wspa-

niale udekorowanej loży, gdzie już poprzednio zajął mniejsce Arcyksiążę Franciszek Ferdynand. Orszak Arcyksiężnej poprzedzało i zamykało po ośmiu członków Wied. kl. Bicyklistów.

Trybuny mimo wysokich cen miejsc były już szczelnie zapełnione publicznością, wśród której wymieniano mi wielu wysokich dygnitarzy. Zajął też w osobnej loży miejsce król Milam serbski, z aparatem fotograficznym, robiąc liczne zdjęcia z ciekawszych grup.

Mimo sprężystej organizacyi dość długo trwały przygotowania do pochodu, bo dopiero około godziny $5^1/_2$ zbliżać się zaczęło „corso“ ku głównym trybunom. Na czele jechało sześć benzynowych samochodów czterokołowych, dwa pierwsze lekkie fajetoniki mieszczące po dwie osoby, dalsze cztery większych rozmiarów powozy, wszystkie bogato okwiecone.

Za niemi rozpoczął się szereg cyklistów z prezesem W. K. B. p. Klomserem i wicepr. związku niem. cyklistów w Austrji p. Pohlem na czele. Ilu ich przesunęło się przed okiem publiczności, trudnoby się doliczyć; niektóre gazety podają do 4 000 inne nad 2000 — w każdym razie musiało tam być do 3000 kół, wszystkie zdobne w kwiaty i rozmaite emblemata, a niektóre wprost swoją pięknością imponujące. Udział pań był bardzo znaczny.

Przedewszystkiem jechali goście w liczbie kilkuset z większą lub mniejszą ilością dam, między którymi reprezentowana była Francya, Niemcy, Ameryka, Rosya itd. Najpiękniej między nimi wyglądała grupa cyklistów z Abazyi w białych strojach nie wyłączając nawet bucików, z czarno-zielono złotymi naramiennikami, na kołach dekorowanych w ogromne bukiety czerwonych róż i liście laurowe. Dzielni ci sportsmeni przybyli z Abazyi do Wiednia na kołach. Uroczo też wyglądali członkowie belgijsko-austryackiego związku w ciemnych strojach, na kołach zdobnych w liliowe baldachiny z bzu. Za gośćmi zagranicznymi posuwali się goście z prowincyi, znów w nieprzebranych szeregach, prześcigając się w bogactwach dekoracyj, w towarzystwie licznych dam.

W dalszych szeregach przesuwały się wiedeńskie kluby w liczbie około stu. Imponował liczbą uczestników najstarszy i na,-potężniejszy z tutejszych klubów „Wiedeński Klub Bicyklistów“ (W. B. C.), któremu też przydzielono naczelne miejce. Samych grup charakterystycznych było kilkanaście z liczbą 270 cyklistów, a prócz tego jechało około 100 członków w rozmaitych zwyczajnych strojach sportowych. Z grup charakterystycznych ogólnym oklaskiem witaną była grupa 30 ułanów uszykowanych w trójki w białych strojach, czarnych jedwabnych pończochach, amarantowych koszulkach i białych rogatywkach ułańskich z amarantowemi denkami i sokolemi piórami. U prawego ramienia umocowane mieli piki ułańskie z biało-czerwonemi chorągiewkami, na których widniała odznaka klubowa. Grupa ta przedstawiała iście śliczny widok, i jechała bardzo pięknie i równo. (Jak się później dowiedziałem otrzymała ona nazwą Badeni-Gruppe). Za tą ułańską armią posuwało się kilkanaście czwórek, panie we środku w białych wełnianych bardzo zgrabnych strojach, panowie w granatowych sportowych strojach. Dalej 10 par klubowych elewów obojej płci, z których najmłodsi na czele liczyć mogli najwyże lat 5, a za nimi coraz starsza dziatwa, a wszystko to jechało tak równo i zgrabnie, że mimowoli ręce składały się do oklasków, a usta do okrzyków i pozdrowień. Sunęła tam dalej grupa czarno-żółta, grupa biała i inne, a w jednych z ostatnich jechał na kole hr. Kielmansegg w gronie mężczyzn, a w gronie dam, jego żona w białej sukni z jasnozielonym morowym pasem, na kole zdobnem w różnobarwne motyle na wspaniałych bukietach róż. Pośród tego klubu jechał też mistrz w jeździe sztucznej Schreiber na kole „Eifel“, nazwanem tak ze względu na ogromnie wysoką budowę ramy, na której szczycie siedział jeździec. Pomiędzy klubami wiedeńskimi odznaczył się też znaczną liczbą uczestników klub „Wiener Cyclisten“, zwłaszcza z swoimi kilkunastu parami jeźdźców na wysokich kołach pięknie w żółte kwiaty przybranych, i bardzo znaczną ilością dam ubranych jednakowo w popielate obszerne szarawary i takież staniki, dalej „Wanderery“, „Schwalben“ i i.

Klub „Wild-West“ wystąpił jako grupa Indyan ścigających na kołach najrozmaitszego kalibru kolonistę północno amerykańskiego przybranego w pełny rynsztunek. Indyanie ci byli to chyba wszystko sztukmistrze, bo mimo powolnej jazdy balansowały ustawicznie ich nogi, w rozmaitych dzikich ruchach, a ręce groziły maczugami.

(Dok. nast.). *G. S.*

Szkice lwowskie.

Tegoroczny — w skutek ciągłych deszczów, błota i lichej konserwacyi tak rządowych, jak krajowych gościńców mocno opóźniony, przeważnie na jazdę po placu powystawowym ograniczony sezon kolarski — powoduje nas do zamieszczenia kilku uwag, które oby trafiły do przekonania wielu początkującym cyklistom.

Zaczynając od pań zaznaczamy, że nauka jazdy na placu powystawowym jest tem mniej usprawiedliwioną, ile że istnieją we Lwowie szkoły jazdy w zamkniętych miejscach, jak Lwowskiego Klubu Cyklistów, Oddziału Kolarzy S. L. i wiele innych prywatnych szkół, gdzie nowa adeptka sportu — bez narażania się na śmiechy i niestosowne uwagi przypatrującej się publiczności — łatwo i prędko jazdy na rowerze wyuczyć się może. Każdy bezstronny przyzna nam otwarcie, że pierwsze, zatem jak każdy początek bądź co bądź trudne lekcye pań na otwartem miejscu, nie robią estetycznego wrażenia na spacerującą po wystawie publiczność, a gdy przy lekcyi o wypadek, lub upadnięcie nie trudno, widok taki nie przyczynia się wcale do zjednania naszemu sportowi liczniejszych zwolenniczek.

Drugą niewłaściwością są liczne odmiany nieodpowiednich ubrań, jakich używają niektóre nasze panie do jazdy na bicyklu.

W pierwszym rzędzie mamy na myśli wielkie, lub wysokie i całemi ogrodami kwiatów ubrane — dziś li do ulicy modne kapelusze, nie są one wygodne, ani praktyczne do jazdy na bicyklu, gdyż szczególnie podczas silnego wiatru przy jeździe przeszkadzają i swobodę ruchów tamują; następnie suknie za długie, nie są bezpieczne, suknia taka bowiem może łatwo o pedał, korbę i t. p. się zaplątać i przykre upadnięcie spowodować; natomiast suknie za krótkie i za lekkie, są jeszcze mniej stosowne, gdyż prędki ruch podczas jazdy i silny wiatr, zanadto je podwiewają i często za wiele niedyskretnie odsłaniają; wreszcie przeciw kostiumom cyklistek używających długich szarawarów w rodzaju męzkich — musimy najsilniej wystąpić, gdyż choćby najpiękniejszej — nie jest w takim kostjumie do twarzy.

Społeczeństwo przyzwyczaiło się otaczać naszą niewiastę, zawsze jakimś urokiem, widok więc cyklistki w męzkich szarawarach robi na nie nieestetyczne, przykre wrażenie i dotyczącą snadnie o arlekinadę, lub chęć zwrócenia na się uwagi pomawiać będzie.

Każda szanująca swą godność i stosownie ubrana cyklistka, powinna mieć:

a) średniej długości suknię z lżejszej wełnianej materyi koloru ciemnego, pod spód nie powinno się brać białych, ani kolorowychspodniczek, b) trykot ciemny (lub obcisłe spodnie) jak do konnej jazdy, c) czarne pończochy, d) mały rondowy, wstążką opasany kapelusik (i welonik, jeśli która z pań bez niego obejść się nie może), e) wygodne i lekkie buciki na niskich obcasach, wreszcie f)każda z pań powinna używać zamiast gorsetu, tak zwanego leniuszka (półgorsetu bez brykli), gdyż płuca mocno ściśnione, nie mogą pracować normalnie.

Tu wspomnieć wypada, że za granicą używa podczas jazdy prawie każda cyklistka, maszynki do spięcia sukni, a dzieje się to w ten sposób, iż maszynką spina (łączy) się w środku od przodu i tyłu dolne brzegi sukni, przez co chroni się suknię przed podwiewem wiatru i zaczepianiem o części składowe roweru. Przy zejściu z roweru można w sekundzie zdjąć łatwo taką maszynkę, a przy dalszej jeździe ponownie ją umocować.

Że produkowanie się wśród licznie spacerującej publiczności i jazda w tempie przyspieszonem, szczególnie zaś u mniej wprawnych cyklistek nie jest wskazaną, dowodzą choćby wypadki ostatnich dni, w których jedna z pań przepłaciła brak wprawy złamaniem nogi, dwie inne zaś silnem potłuczeniem się.

A teraz kolej na cyklistów, którzy swem niewłaściwem zachowaniem się i niestosownem ubraniem, publiczność gorszą lub prowokują i niepotrzebnie ten piękny sport kołowy dyskredytują.

Mimo kilkukrotnych poprzednich nawoływań, spotykamy często cyklistę przez ludne ulice na przechodach, skrętach itp. lotem strzały pędzącego — choć zdrowy rozsądek dyktuje każdemu, że przy podobnej jeździe ulicami o wypadek, bądź dla samego cyklisty bądź dla kogoś z publiczności, nie trudno.

Jazda po ulicach bez latarek po zapadnięciu zmroku, zjeżdżanie z góry wystawowej bez hamulca i przy braku wprawy, jazda bez trzymania rąk na kiero-

wnicy podczas przejazdu ulicami i na placu powystawowym, jazda po trotoarach i miejscach zamkniętych, wreszcie zbyteczne alarmowanie publiczności dzwonkiem (dobry cyklista zawsze przechodnia łatwo ominąć powinien), są dość często praktykowanym i wybrykami bezmyślnych, t. zw. dzikich cyklistów (vulgo Zulusów — nie należących do żadnego klubu), dla których nie mamy dość słów oburzenia.

Byłoby więc wskazane. aby rozważniejsi cykliści — w interesie bezpieczeństwa publiczności i podniesienia godności sportu cyklistycznego — podobnych osobników surowo karcili i w ręce policyi ich oddawali.

Dodać musimy, że wożenie małych dzieci przed sobą na bicyklach i jazda z niemi w szybkiem tempie po wystawie — nie jest bezpieczna, a gdzieindziej nawet surowo wzbroniona.

Wreszcie ubrania niektórych cyklistów, pozostawiają wiele do życzenia — widzimy bowiem nieraz cyklistę jadącego wprawdzie w dresie — jednak bez wierzchniej bluzy, co nie jest stosowne i szykowne; w ostatnich zaś czasach wytworzył się nowy typ cyklistów-żydków, którzy bez bluzek w koszulkach od bicykla i w zwykłych spodniach, przy których z tyłu wystają guziki i języczki od sprzączek — bez koniecznego w takich razach paska — uganiając na placu powystawowym, lub po ulicy Trzeciego Maja, robią na widzu nieestetyczne przykre wrażenie.

Spodziewamy się, iż rady i uwagi tu zawarte, niejednego nieświadomego lub błądzącego opamiętają — bylibyśmy też radzi, aby piękny i pożyteczny sport cyklistyczny, wzmagając się ciągle i zataczając coraz szersze kręgi — przysporzył sobie w przyszłości tylko takich adeptów, którzy swą godność cenią i stosownem zachowaniem się sposobności do czynienia ujemnych uwag nie dają.

Lwów 10. czerwca 1897. *No na.*



Wycieczka na zlot do Stanisławowa.



W sobotę 5. bm. w towarzystwie czterech druhów (jeden z powodu skrzywienia pedału wrócił do domu), wybraliśmy się na Zlot sokoli do Stanisławowa. Dla ominięcia licznych pagórków między Lwowem a Bóbrką, wyjechaliśmy pociągiem kolejowym do Bóbrki, skąd już wprost na maszynach do Stanisławowa. Pogoda sprzyjała. Słońce zakryte lekkiemi chmurami, jakby umyślnie dla kolarzy, łagodnie świeciło, a wietrzyk wschodni ochładzał nas przyjemnie. Ze stacyi kolei w Bóbrce wyruszyliśmy o godzinie 8·15. Od dworca kolejowego do miasta, jest 6·9 klm.; przestrzeń tę skróciliśmy sobie o 2 km., omijając miasto i przecinając gościniec krajowy, prowadzący ze Lwowa do Rohatyna. Droga z Bóbrki do Rohatyna ciągle prawie falista, pagórki jednak krótkie, więc po dobrym rozmachu braliśmy je z łatwością, pomimo rad towarzysza Antosia, który nas napominał i radził co 7 kilom. przebytych odpoczywać, widząc jednak nasz zapał (droga dobra), dał za wygraną i trzymał się razem.

W Strzeliskach pierwszy popas po 23 klm. o g. 8·45. Z powodu żydowskich świąt miasto jakby wymarłe, a wszelkie dopytywania i żądania posiłku zbywane apatycznem milczeniem. Dopiero u księdzowej z drugiej strony owego zacnego miasteczka, znaleźliśmy przytułek i pożywienie. Zalecamy wszystkim kolarzom omijanie żydowskich karczem w ogóle, a szczególnie w Strzeliskach, a radzimy dopytywać się o mieszkanie księdzowej, gdzie znaleźć można serdeczne i gościnne przyjęcie. W tym samym domu znajduje się lokal straży skarbowej. Kwaśne mleko smakowało nawet tym, którzy go nigdy nie piją. Doświadczyliśmy jednak, że kwaśne mleko nie wszystkim kolarzom służy, szczególniej jeżeli bezpośrednio potem pije się piwo z browaru w Strzeliskach!

Po półgodzinnym odpoczynku wyruszyliśmy na Podkamień do Rohatyna. Droga ciągle pagórkowata, a pod Podkamieniem góra 2 klm. długości. Okolica z powodu licznych pagórków bardzo malownicza. Co chwilę różne widoki odsłaniały się przed nami. Z Podkamienia do Rohatyna droga już się zmienia i prawie ciągle zjeżdżamy na dół ku dolinie dniestrowej. Do Rohatyna 22·8 klm. przybyliśmy po godz. 10., gdzie nas bardzo gościnnie przyjęli tamtejsi druhowie. Po odpoczynku odwiedziliśmy boisko Sokoła rohatyńskiego i ogród bardzo pięknie urządzony, który jest dziś jedynem miejscem schadzki dla inteligencyi rohatyńskiej. Prócz boiska, które dopiero urządzają i zaopatrują w przyrządy do

ćwiczeń, jest kręgielnia kryta i przybory do gier towarzyskich.

Z trudnością zdołaliśmy się wyprosić od dłuższego odpoczynku wobec gościnnych druhów i opuścili Rohatyn o godz. 12. w południe. Z Rohatyna do Bursztyna 18 klm. droga już jak po stole, to też stanęliśmy na rynku (!) bursztyńskim o godz. 1. w południe, gdzie w kasynie za staraniem druha dra K. Schweizera, dostaliśmy wyśmienity obiad.

W Bursztynie przyłączył się do nas druh prezes lwowsk. Tow. wyścigowców, powracający od asenterunku z Brzeżan, z ogromną torbą i pakunkami i towarzysz nasz poprzedni o zgiętym pedale, który do Bursztyna dojechał koleją następnym pociągiem, a nadto dwóch kolarzy z Bursztyna.

Z Bursztyna wyjechaliśmy o godz. 5. po południu po drodze równej do Halicza, 18 klm., i rozbili namioty przed „Narodną torhowlą“ w rynku. Stosując się do przepisów, że przez most szybka jazda wzbroniona, zeskoczyliśmy z kół i szli pieszo dla przypatrzenia się wspaniale wezbranemu Dniestrowi, poczem o godz. 6. drogą, prowadzącą obok ruin starożytnego zamczyska stromą górą długości około 3 kl., zdążamy wprost do Stanisławowa (23 7 klm.). Droga z Halicza do Stanisławowa prowadzi lasem, od czasu do czasu zaś odsłaniają się przecudne widoki na dolinę dniestrową, na obie Bystrzyce, a po za niemi na góry Wołczyńce. Droga przypomina lwowski Wysoki Zamek tak pod względem dobroci jak i wspaniałych widoków.

Do rogatki halickiej przybyliśmy o g. 8. wieczorem, gdzie oczekiwali nas druhowie przybyli na Zlot pociągami. Pobytu w Stanisławowie opisywać nie będę, gdyż był on umieszczony w dziennikach. Zakończę jedynie serdecznem podziękowaniem wszystkim tym, którzy nami się gościnnie zajęli i pobyt jak i całą podróż ułatwili, a mianowicie dd. sokołom w Rohatynie, w Bursztynie i Stanisławowie.

Zapowiedziana wycieczka L. K. C. do Szygetu nie wiem z jakich powodów nie odbyła się. Oczekując delegatów sokolich na dworcu w Stanisławowie, dowiedziałem się, że inna partja, złożona z 5 dd. kolarzy, wybrała się do Tartarowa, a to do Delatyna koleją, a stamtąd na kołach. Jak się później dowiedziałem, wycieczka ta nie powiodła się z powodu ciągłego deszczu.

A. W.

Wyścigi wiosenne W. T. C.

Wyścigi wiosenne Warsz. T. C., które się odbyły 27. z. m., były bardzo zajmujące, zwłaszcza że stanęli do nich znani wiedeńscy wyścigowcy Lurion i Heller.

W wyścigu dla drugoklasistów, podzielonym na dwa przedbiegi, zwyciężyli w biegu rozstrzygającym 1. Kazimierz Wyhowski, 2. Benet, 3. W. Wyczałkowski.

W wyścigu głównym egzaminacyjnym dla jeźdźców nieklasowych (3 okrążenia), podzielonym również na dwa przedbiegi, zwyciężyli w biegu rozstrzygającym 1. Sobczak, 2. Antoszewicz.

W wyścigu otwarcia sezonu na $7^1/_2$ wiorst przybyli w pierwszym przedbiegu 1. Lurion w $15:5^3/_5$, 2. H. Z. w $15:6^3/_5$, 3. Mieczysław Barański. W drugim przedbiegu 1. Julian Osiński w $15:15^2/_5$, 2. Heller w $15:15^4/_5$, 3. St. Wyhowski. Wyścig rozstrzygający na 5 okrążeń 1. Osiński, 2. prawie o długość koła Lurion, 3. Heller.

Nastąpił wyścig trzecioklasistów na 5 okr. znów podzielony na dwa przedbiegi. W wyścigu rozstrzygającym 1. Benet, 2. Januszewicz.

W rozegranej handicapu na 4 okr. nie mógł Lurion dopędzić danych wyrównań, wycofał się więc, a do mety przybył 1 Stan. Wyhowski (50 m. wyr), 2. Wyczałkowski, 3. Benet.

Rehabilitując się Lurion ustanowił w końcu rekord 1 okrążenia toru w $28^1/_5$ sek. pobijając dotychczasowy rekord Mrokowskiego ($29\ ^1/_5$).



WYCIECZKA
z Nowego Sącza do Bardyjowa
na Węgry.

Dowiedziawszy się z programu nadesłanego do „Koła“, o zamierzonej na Zielone Święta wycieczce członków Oddziału kolarzy nowo-sądeckiego Sokoła do Bardyjowa na Węgry, odnieśliśmy się wraz z szanownym redaktorem Waszego pisma do zarządu oddziału z propozycyą, że chcielibyśmy we dwójkę wziąć udział w tej wycieczce, na co otrzymaliśmy

w nader ciepłych słowach telegraficzne zaproszenie, szkoda tylko, że autor tej depeszy p. Iwaniszów z powodów od niego niezależnych nie mógł wziąć udziału w samej wycieczce.

Wyjechawszy we dwójkę ze Lwowa w sobotę rano pociągiem błyskawicznym przybyliśmy na Tarnów o godzinie 4 minut 40 po południu do Nowego Sącza Przywitani na dworcu przez prezesa i członków oddziału, dowiedzieliśmy się, że jedna partya wycieczkowców wybiera się tym samym pociągiem do Muszyny, by przez Krynicę, Tylicz dostać się do granicy węgierskiej. Nie znając Krynicy postanowiłem przyłączyć się do tej grupy tem chętniej, że ciężko byłoby nam było rozstać się już z poznaną dopiero co w Tarnowie pewną osóbką dążącą z Warszawy w tym samym kierunku. Redaktor jako „silny w łydkach“ oponował nieco, gdyż podróż na kołach wprost z Nowego Sącza dalsza i uciążliwsza więcej go nęciła, zagadany jednak, został wsunięty lekko do wagonu, pociąg ruszył i nie było środka. Było nas pięciu, prezes oddziału p. Kurnikowski pp. dr. Ligęza, Pierzchalski, Wasz redator i ja, mówię pięciu, gdyż znajomych z Warszawy nie mogę wliczać tak długo. dopóki nie nie wstąpią do szeregu naszej drużyny kolarskiej. Na miłej pogawędce zeszedł nam szybko czas, podziwialiśmy okolicę, tunele przebyliśmy szczęśliwie, a około godziny 7 wieczór dosiedliśmy po raz pierwszy od rannego wyjazdu ze Lwowa naszych kół. Po niecałogodzinnej przejażdce, dobrym gościńcem wolno się wznoszącym, przy pięknej pogodzie stanęliśmy w zakładzie kąpielowym w Krynicy, a pokrzepiwszy się, spędziliśmy wieczór na przyjemnej przechadzce po deptaku.

Rano o godzinie 6. po zwiedzeniu zakładu wyruszyliśmy drogą prowadzącą z Krynicy do granicy węgierskiej. Droga ta wznosząca się pod górę jest na przestrzeni 2 lub 3 kilometrów dość dobrą, dalej jednak znajduje się w opłakanym stanie. Poprzerzynana potokami górskimi, zawalona dużymi kamieniami i odłamami skał, robi raczej wrażenie zwykłego górskiego terenu, aniżeli drogi. Wyobrazić sobie trudzo jak tamtędy ludzie jeździć mogą wozami. Prowadzenie koła nawet jest z trudnościami połączone. Dopiero przed Tyliczem można było niewielki kawałek drogi jechać i tak idąc i jadąc dostaliśmy się do miejsca, gdzie dróga łączy się z gościńcem prowadzącym do granicy. Około godziny 8. rano byliśmy przy słupie granicznym i tam była wyznaczona schadzka z resztą towarzyszy, którzy o czwartej rano mieli wyjechać z Nowego Sącza gościńcem przez Nawojowę. Umieściwszy nasze maszyny w cieniu szpilkowego lasu, oddaliśmy się błogiemu spoczynkowi, krzepiąc się winem i przekąską, któremi nie wahał się objuczyć swej maszyny serdeczny druh, prezes p. Kurnikowski. Po jakimś czasie zaczęli nadciągać towarzysze, bądź grupami bądź pojedynczo dając o sobie znać trąbką lub dzwonkiem, rozbrzmiewającemi się echem po lesie. Około godziny 11. byliśmy w komplecie tj. oprócz nas pięciu przybyli kapitanowie druhowie Rozmanit, Huet, Langer, a z nimi pp. Szim, dr. Pasionek, Szczerbowski, Sztuber, Szyrajew, Fiałkowski, Pisz, porucznik Wodziczka, i rusznikarz wojskowy wachmistrz Frölich, który jako człowiek blisko siedemdziesięcioletni, mając 43 lat służby wojskowej po za sobą, nauczył się w zeszłym roku jeździć na kole, a tak w jeździe się rozsmakował, że wziął udział w tej na jego wiek dość uciążliwej wycieczce i przez cały czas jazdy, jak też i później dzielnie się z nami trzymał. Z niego niechaj biorą przykład młodzi kolarze, którzy ujechawszy 10 kilometrów uważają to już jako jakąś niezwykłą turę. Dokończenie nastąpi).

Dr. Hołyński.



Z Berlina.

Obecny sezon zapisze się złotemi głoskami w dziejach berlińskiego sportu, który do niedawna nie nadawał tonu w Niemczech, tak jak to stolicy państwa przystało. Zapowiedziane bowiem w zimie tory wyścigowe otwarto z początkiem maja, tak, iż obecnie posiada Berlin trzy pierwszorzędne tory cementowe. Nadto obadwa towarzystwa akcyjne, które w krótkim czasie dokonały tak wspaniałego dzieła, rozpoczynają budowę welodromów zimowych na swoich terenach.

Z nowo pobudowanych torów zasługuje przedewszystkiem na uwagę tor *Parku sportowego* w *Friedenau* (stacya *Wilmersdorf*) o imponującej długości ·500 a szerokości 8 m; zwiększonej po stronie mety do 12 m. Promień wspaniałych łuków (osłonięty, rzecz dziwna, w tutejszych oficyalnych sprawozdaniach mgłą tajemnicy) oceniam na zwyż 40 m; przechyłka wynosi okrągło 0,50 (lub 50%, to znaczy, że na 1 m. szerokości toru jest 0,50 m. wzniesienia), co odpowiada prędkości 50 km. na godzinę*:) zresztą już w prostej posiada tor dość znaczny spad poprzeczny dla odwodnienia i ułatwienia przejścia w łuk, z którem sobie jakoś inaczej poradzić nie umiano. Wewnątrz głównego toru mieści się mniejszy dla

*) Por. tabelę I w Nr. 9. „Koła“ z r. b.

nauki jazdy, pozostały zaś w środku owalny plac pokrywa miła dla oka zieloność murawy. Pięć obszernych trybun otacza arenę, zajmując wraz z nią więcej jak trzecią część parku; na pozostałej przestrzeni widzimy liczne boiska do „lawn-tennisu“ (ukończonych jest, jeśli się nie mylę 20), dalej do krokieta, „foot-ballu“, szermierki i innych gier i sportów. Piękny duży pawilon na lewo od bramy wchodowej mieści w sobie nieustającą wystawę sportową, w której naturalnie koła przeważają; na prawo remiza dla kół odwiedzających park gości, restauracya i inne jeszcze niedokończone budynki; w głębi wreszcie widnieją fundamenta pod zimowy welodrom.

Równocześnie ze sportowym parkiem w Friedenau powstał podobny zakład w pobliżu *Kurfürstendamm*, drogi łączącej Berlin z uroczą miejscowością *Halensee*, ulubionem miejscem wycieczkowem tutejszych cyklistów. Tor leży tuż pod dworcem Charlottenburskim i posiada podobnież 500 m. długości, a 8 względnie 11 m. szerokości, jednakże promień łuków wynosi tylko 21. m. Wskutek tego dochodzi przechyłka prawie do 1,00 czyli 100% (co również prędkości 50 km. na godz. odpowiada), tak, iż wolnem tempem można bezpiecznie jechać tylko zewnętrzną stroną łuku, gdzie przechyłkę w tym celu znacznie zredukowano. Profil poprzeczny zatem tej części toru składa się z dwu prostych o różnych nachyleniach połączonych linią krzywą. Warstwa cementu stanowiąca powierzchnię toru nie spoczywa w łukach na stałym fundamencie, lecz na stropie z betonu i żelaznej siatki (system Monier) wspartym na drewnianem rusztowaniu. Uniknięto w ten sposób wykonania ogromnego bo 4,20 wysokiego nasypu i uzyskano więcej wolnego miejsca.

Opisany kształt toru ma być wzorowany na paryskim welodromie *de la Seine*. Rzekomą zaletą jego są stosunkowo długie proste, nastręczające wyścigowcom sposobność do dłuższej walki, jednakże wady, jakie ze zbyt ostrych łuków wynikają przeważają mojem zdaniem stanowczo na korzyść wielkich łuków, a więc na korzyść welodromu w Friedenau. Potwierdził to po części wypadek na torze Kurfürstendamskim, na którym *Mündner* próbował utworzyć nowe rekordy w pierwszy dzień Zielonych świąt. Jeden mianowicie z prowadzących go trojaków zesunął się z powodu zbyt powolnego tempa w czasie odpoczynku ze stromego łuku, zmuszając jeźdźców do zawarcia nieprzyjemnej znajomości z szorstkim cementem. Nie było to wprawdzie, główną przyczyną nieudania się próby, na którą złożyły się raczej: popsucie pewnej partyi toru, pęknięcie łańcucha i t. p., lecz przy innej okoliczności mogłoby spowodować poważniejsze następstwa.

W przeciwieństwie do nieudałej jazdy rekordowej Mündnera, dały dwudniowe zapasy o *Złotą przepaskę Berlina* sport pierwszorzędnej jakości. „Dziewicza“ ta przepaska ufundowana w tym sezonie przez zarząd toru wyścigowego w Friedenau była podczas Zielonych świąt po raz pierwszy przedmiotem zabiegów najsławniejszych jeźdźców niemieckich i austryackich. W biegu rozstrzygającym drugiego dnia brało udział ni mniej ni więcej tylko sześciu wyścigowców pierwszej klasy: Arend, Lehr, Büchner, Seidl, Huber i Heimann. Szczęśliwym posiadaczem przepaski i połączonej z nią dziennej renty 10 m. został Arend. Drugim był Lehr trzecim Büchner.

W głównym biegu dwojaków na 3000 m. wygrała piękna austryacka para Büchner-Seidl. Drugie miejsce zajęli Lehr-Mündner, trzecie Huber-Oberberger. W wyścigach brali nadto udział Duńczycy: Hansen, Petersen, Willadsen, Szwed Kammarstedt i Amerykanin Kreamer. Z Francuzów niestety dotychczas ani śladu! *Jr. M. H.*



KORESPONDENCYE.

Pilzno 11. czerwca 1897.

ZAPROSZENIE.

Pilzneński Klub cyklistów urządza dnia 4. lipca br. w razie zaś słoty — co jednak będzie telegraficznie odwołanem — dnia 11. lipca; wyścigi cyklistów na gościńcu rządowym, według niniejszego programu.

Wydział klubu dokłada wszelkich starań, by Szanowni goście mogli mile przepędzić chwil kilka w naszym zakątku, a co najgłówniejsza, że wyścigi urządzone będą na szosie dobrze utrzymanej, a do wyścigów odpowiednio przygotowanej i walcowanej, co mniemamy zachęci amatorów do wzięcia udziału.

Po wyścigach odbędzie się wspólna kolacya, następnie zaś zabawa taneczna. Na mecie i zabawie przygrywać będzie muzyka wojskowa.

Wstęp na zabawę lub wieczornicę po 1 zł. razem 2 zł. — dla biorących udział w wyścigach, według programu wstęp wolny.

Pilzno 11. czerwca 1897.

Sekretarz: *Dr. M. Bujnowski.* Prezes: *Dr. T. Fiderkiewicz.*

Program wyścigów

pilzneńskiego Klubu cyklistów dnia 4. ewentualnie 11. lipca 1897.

Wyścig I. 3 klm. otwarty dla wszystkich cyklistów amatorów. Nagrody: złoty żeton I-mu, srebrny większy II-mu, srebrny mniejszy III-mu.

Wyścig II. 2 klm. o mistrzowstwo Pilzn. Klubu cyklist. otwarty wyłącznie dla członków P. K. C. złoty żeton I-mu.

Wyścig III. główny 5 klm. otwarty dla wszystkich amatorów. Nagrody: żeton złoty I-mu, srebrny większy II-mu, srebrny mniejszy III-mu.

Wyścig IV. 3 klm. otwarty dla starszych wyżej lat 30-tu. Nagrody: złoty żeton I-mu, srebrny większy II-mu, srebrny mniejszy III-mu.

V. Konkurs w jeździe powolnej 100 mtr. Nagrody: żeton srebrny większy I-u, srebrny mniejszy II-u.

Początek o godz. 3 popołudniu, o godz. w pół do 8-mej wspólna kolacya, następnie tańce.

Wpisowe do każdego biegu po 2 zł. na wieczornicę i zabawę dla udział biorących 1 zł.

Zgłoszenia przyjmuje do dnia 4. lipca kapitan Pilzn. Klubu cykl. inżynier W. Szczurkiewicz.

Wydział zastrzega sobie prawo zwrotu wpisowego i odmówienia przyjęcia.

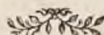
Zgłoszenia przy starcie za uiszczeniem podwójnej wkładki, i zgodą udział biorących.

Przy wyścigach obowiązują przepisy Niemiec. Związku Cykl. dla amatorów.

W razie odwołania z powodu słoty otrzymają zgłoszeni telegraficzne uwiadomienie.

Sekretarz: *Dr. Bujnowski.* Prezes: *Dr. Fiderkiewicz.*

Kapitan. *W. Szczurkiewicz.*



Wiedeń, dnia 9. czerwca 1897.

Prześliczna pogoda podczas Zielonych świąt sprzyjała cyklistom wiedeńskim, to też niezliczona ilość wycieczek odbyła się w różne strony Wiednia. Czterech członków P. K. C., między którymi ja się też znajdowałem, odbyli wycieczkę kołową 90 klm. do Semmering. Wyjechaliśmy o 5. rano i nie zsiadając ze stalowych rumaków, stanęliśmy w Wiener-Neustadt, gdzie posiliwszy znużone członki, potoczyliśmy się do Glognitz, miejscowości położonej u stóp Semmeringu. Było już południe, skwar słońca dawał nam się we znaki. Okolica śliczna, alpejska, po południowej stronie bieleją pokryte śniegiem wierzchołki gór, charakterystycznie odbijające od ciemnej zieleni lasów. Znużenie, a szczególnie pragnienie gasiliśmy naprzemian mlekiem, piwem, a nawet lodami, których tu nawet po wsiach dostać można. Cyklistów było mnóstwo i wszystkie „Gasthausy" przydrożne przepełnione były kolarzami i nawet kolarkami, które dzielnie dotrzymywały tempa. Po godzinnym odpoczynku ruszyliśmy do celu naszej wycieczki tj. na szczyt góry, gdzie znajduje się „Semmeringhotel". Ponieważ droga prowadzi pod górę, musieliśmy nasze koła dźwigać na plecach. co nas bardzo umęczyło, lecz zmęczenie warte było cudownego widoku roztaczającego się z góry około 1500 m. wysokiej. Przed zmierzchem musieliśmy dosiąść kół, aby z góry módz przy świetle dziennem zjechać. Jazda z góry jest tu szalona, a przytem bardzo niebezpieczna. W Wiener-Neustadt przenocowaliśmy, a rano w poniedziałek o 10 godz. w jeżdżaliśmy znowu do zadymionej i pełnej kurzu stolicy naddaunajskiej.

Tego samego dnia popołudniu byłem widzem ciekawego po raz pierwszy w Wiedniu urządzonego wyścigu wojskowego

na „Margarethnen Bahn“. Udział brała tylko „Mannschaft“ różnych gatunków broni, a nawet jeden jednoroczny-ochotnik. Kierownictwo spoczywało w rękach podpułkownika Zednika, komendanta szkoły kadeckiej. Między widzami byli obecni minister wojny Krieghemmer i komendant-korpus hr. Uexküll.

Wyścig drogowy urządzony przez austr. Touring-Club, dnia 6 b. m. z Wiednia do Berna odbył się przy udziale 10 współzawodników. Drogę 143·1 klm. przebył pierwszy Piotr Grüssner W. B. Cl. w 5 godz. 9 m. 10 sek., drugi Franciszek Gillemont z Budapesztu w 5 godz. 44 m. 5 sek. Równocześnie tego samego dnia wyruszył dla odbycia tej samej drogi benzynowy (parowóz) automobilpowóz o czterech siedzeniach ważący około 1500 kg., potrzebował on z przerwami dla nabrania wody 15 i pół godz., a zatem trzy razy tyle co 12 kilogramowy „racer“ cyklisty.

Na dzień 5, 8 i 12 września b. r. zapowiedziane są wyścigi o nagrodę: „Grosser Preis von Wien“, na którą to już składki się rozpoczęły.

W. Krzepowski.



Odesa 31. maja.

Wyścigi cyklistów. Wyścigi szalup. Sport gołębi.

Po tygodniowej przerwie, cyklodrom odeskiego Tow. cyklistów w dniu wczorajszym roił się od publiczności, która, zwabiona afiszami o mającym się odbyć wyścigu „międzynarodowym“, w którym mieli wziąć udział champion Europy M. Lurion, oraz niemiecki cyklista Heller, zapełniła miejsce po brzegi. Pogoda dopisała w zupełności, gdyż upału nie było. Biegów wyznaczono 6, a rozpoczęto rekordem półwiorstowym bez leaderów, z oznaczeniem 3 nagród. Bijący rekord Utoczkina $37^3/_5$ sek., w miejsce małego, otrzymuje duży złoty żeton. Utoczkin bije swój własny rekord o 1 sekundę, drugim w 39 sekund przychodzi Kelders, a trzecim w $39^3/_5$ sek. Kisieli.

W biegu leaderów dla III. kategoryi, dystans 3 wiorsty, zdobywają nagrody: Bogomazow, Stefan i Burliński.

W wyścigu 2-wiorstowym dla II. kategoryi przychodzą: Proten, Osipow i Szlemow.

Bieg na dystans 2-wiorstowy z rozgrywką serjami, dla jeźdźców I. kategoryi. Biorą udział najlepsze siły. Utoczkin przybywa pierwszy, za nim Heller.

W handicapie dla I. i II. kategoryi, dystans $1^1/_2$ wiorsty, nagród 4. Przychodzą do mety w następującym porządku: Kelders, Wakker i Proten.

W wyścigu dwuwiorstowym dla jeźdźców II. i III. kategoryi, nagród 5. U startu są Osipow, Proten, Stefan i Bogomazow.

Następuje rozgrywka wyścigu 4-go i rezultat wypadł na niekorzyść Utoczkina, gdyż pierwszym przyszedł Kelders, drugim Lurion, a ostatnim Utoczkin.

Ostatni bieg $7^1/_2$-wiorstowy zawsze budzi największe zainteresowanie, gdyż biorą w nim udział najlepsze siły, bo chodzi o zdobycie wielkiego złotego medalu. Utoczkin bije wszystkich, jadąc powyższą przestrzeń w 14 minut; drugim Kelders, trzecim Kisieli, Brodzki, a ostatnim Heller.

Tak więc międzynarodowy wyścig skończył się pomyślnie dla odeskiego Klubu cyklistów, gdyż nagrody pierwsze zabrali swoi.

Tegoż dnia, na morzu odbywały się oryginalne wyścigi, bo bieg szalup ratunkowych i przewoźniczych, a to celem zachęcania właścicieli do prawidłowego rozwijania swego zawodu na morzu. Nagrody przeznaczono w gotówce, 25, 15 i 10 rs., a nadto za najlepsze zaopatrzenie w przyrządy ratunkowe szalupy właściciel otrzymywał flagę z napisem „Nagroda 1897 r.“, oraz zegarek. Dystans oznaczono 3 mile morskie. Pierwszą nagrodę otrzymała szalupa nr. 70, ze sternikiem Rudenką, drugą nr. 1 ze sternikiem Wolsamym, a trzecią nr. 137 ze sternikiem Dowarim, oraz za najlepsze wyekwipowanie szalupy otrzymała flagę szalupa nr. 30, a właściciel Antonio zegarek.

Towarzystwo pocztowo-gołębiego sportu stara się o wyasygnowanie złotego medalu, specjalnie za tresowanie gołębi, któreby pomiędzy Odessą a Konstantynopolem, na przestrzeni 500 wiorst drogi morskiej, donosiły korespondencję.

Elba.



Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał
JR. MAKSYMILIAN HUBER
(przedrukowane z „Czasopisma technicznego).
(Ciąg dalszy).

II.

Do obliczeń przydatnym będzie następujący szereg z logarytmami współczynników:

$$\frac{y}{a} = \left[0{,}221849-1\right]\left(\frac{x}{a}\right)^3 + \left[0{,}950782-3\right]\left(\frac{x}{a}\right)^7 + \left[0{,}027488-3\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{11} + \left[0{,}211549-4\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{15} + \left[0{,}448835-5\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{19} + \left[0{,}718043-6\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{23} + \left[0{,}008559-6\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{27} + \left[0{,}314316-7\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{31} + \ldots \quad 8\,b)$$

Dla praktyki potrzebny jest jeszcze wzór na długość łuku l krzywej przejściowej. Znajdziemy go całkując od o do x różniczkę:

$$dl = dx\sqrt{1+\left(\frac{dy}{dx}\right)^2} = dx\sqrt{1+\frac{\left(\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\right)^2}{1-\left(\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\right)^2}}$$

$$= dx\left[1-\left(\frac{1}{2}\frac{x^2}{a^2}\right)^2\right]^{-\frac{1}{2}}$$

Rozwijając jak wyżej na szereg i całkując, otrzymamy po uproszczeniu:

$$\frac{l}{a} = \frac{x}{a} + \frac{1}{40}\left(\frac{x}{a}\right)^5 + \frac{1}{384}\left(\frac{x}{a}\right)^9 + \frac{5}{13312}\left(\frac{x}{a}\right)^{13} + \frac{35}{557056}\left(\frac{x}{a}\right)^{17} + \frac{3}{262144}\left(\frac{x}{a}\right)^{21} + \ldots \quad 9\,a)$$

Wyraz ogólny będzie:

$$\frac{1\,.\,3\,.\,5\,.\,7\ldots(2n-1)}{2^{3n}.\,(4n+1)n!}\left(\frac{x}{a}\right)^{4n+1}$$

zaś szereg z logarytmami współczynników:

$$\frac{l}{a} = \frac{x}{a} + \left[0{,}397940-2\right]\left(\frac{x}{a}\right)^5 + \left[0{,}415669-3\right]\left(\frac{x}{a}\right)^9 + \left[0{,}574727-4\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{13} + \left[0{,}768169-5\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{17} + \left[0{,}058581-5\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{21} + \left[0{,}343012-6\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{25} + \left[0{,}644309-7\right]\left(\frac{x}{a}\right)^{29} + \ldots\ldots \quad 9\,b)$$

(Ciąg dalszy nastąpi).



Pogadanki techniczne.

ŁAŃCUCH.

(Ciąg dalszy).

Giętkim jest łańcuch wówczas, skoro wzięty za jeden koniec zwiesi się w jednej chwili i lekko w pion, to znaczy, że ogniwka muszą się na nitach bardzo lekko poruszać.

Do połączenia łańcucha w łańcuch bez końca, służy stosowna śrubka z płaską główką i gwintem na końcu, na który zachodzi płaski naśrubek (muterka). Naśrubek winien mieć na samej śrubce oparcie, by ogniwek nie przycisnąć, bo w takim razie byłb ich ruch utrudniony.

Wymaga to zwyczajnie pewnego czasu zanim się łańcuch należycie na zębach ułoży i gładko bez chrzęstu się obraca, gdyż tak w budowie kół zębatych jak i ogniwek mogą zajść pewne jakieś małe niedokładności, które dopiero przy jeździe się wyrównywują. Ale skoro raz osiągniemy tę dokładność w przyleganiu łańcucha do kół zębatych, to zdejmując łańcuch powinniśmy oznaczyć sobie na kole przedniem zębatem miejsce, w którem się ogniwa łączą i zakładając go napowrót założyć tak, aby łańcuch wpadł na te same zęby na których leżał poprzednio.

Ważnem też jest należyte napięcie łańcucha. Zbyt silne napięcie utrudnia jazdę i może łatwo zniszczyć całą część ramy między oboma kołami zębatemi, albo zgiąć osie tylnego koła i korbową. Łańcuch opuszczony zupełnie wolno, robi jazdę niepewną i może z zębów zeskoczyć, narażając jeźdźca np. przy zjeżdżaniu z góry na niebezpieczeństwo. Potrzebne napięcie łańcucha osiąga się przez przesunięcie osi tylnego koła, a z nią małego koła zębatego wprzód lub wstecz. Służy ku temu stosowny regulator. Są to dwie przesuwalne płytki, w które wchodzą oba końce osi tylnego koła; za pomocą śrubek, względnie naśrubków, można owe płytki wprzód i wstecz przesuwać, a skoro się osiągnie żądane napięcie, ustala się tę pozycyę przez silne przykręcenie naśrubków osi tylnego koła. Czynność ta, na pozór bardzo pojedyncza wymaga przecież wielkiej dokładności; uważać mianowicie należy, aby oś tylnego koła przyszła dokładnie w położenie

równoległe z osią korbową i przednią, gdyż inaczej byłoby położenie całego tylnego koła fałszywem, płaszczyzny obu kół by się nie kryły, a koło tylne ocierałoby w pewnych miejscach o ramę.

(C. d. n.)



Inne sporty.

Wiścigi konne, odbywać się będą we Lwowie w tym roku przez cztery dni: 25., 26., 27. i 29. czerwca (piątek, sobota, niedziela, wtorek).

Pierwszego dnia będzie sześć biegów.: I. o nagrodę hononową hr. Potockiej II. o nagrodę tow. wyścigowego 1200 koron III. bieg myśliwski o 2000 koron ofiarowanych przez p. Bogucką IV. bieg „Przedświta“ o 1200 koron. V. o nagrodę rządową 3000 koron. VI. bieg kotłowski o 1000 koron

Drugiego dnia będą cztery biegi: I. stop-steeple chase o 50 dukatów, II. wojskowy bieg myśliwski o 800 koron, III bieg sprzedaży ogierów o 2600 koron ofiarowanych przez ministerstwo: rolnictwa, IV. gonitwa myśliwska o nagrodę honorową.

Trzeciego dnia sześć biegów: I. o nagrodę tow. 1000 koron, II. o nagrodę Jockey-Clubu 2000 koron III. o nagrodę chorostkowską hr. Siemieńskiego 2000 koron, IV. o nagrodę rządową 5000 koron, V. bieg z płotami o 100 dukatów hr. Potockiej, VI. bieg myśliwski o nagrodę Tow. 2000 koron.

Czwartego dnia sześć biegów: I. o nagrodę Jockey-Clubu 2000 koron, III o nagrodę. lwowską 2500 koron, IV. bieg pocieszenia o nagrodę Tow. 800 koron. V. bieg z płotami o 1000 koron, VI. oficerski bieg myśliwski o 2000 koron Jokey-Clubu.



KRONIKA.

— Wycieczka z N. Sącza do Bardyjowa, urządzona przez O. K. S. nowosądeckiego, w której wziąłem czynny udział, udała się wyśmienicie. Opis podany jest w osobnym artykule. Udział w niej wzięło 18 kolarzy.

Prawdziwe uznanie wyrazić muszę zarządowi tego oddziału za urządzanie tego rodzaju wycieczek, stanowią one bowiem stanowczo najpiękniejszą stronę naszego sportu, dając tanią a miłą sposobność poznania swoich i obcych ziemi, zbliżenia się i poznania z druchami okolicznymi, zażycia w jeździe prawdziwej przyjemności. Organizacya wycieczki była wzorową i służyćby mogła za przykład wszystkim wycieczkom; obliczono się z rozmaitemi siłami jeźdźców i jechano w grupach pod przewodnictwem trzech kapitanów; każdy z uczestników otrzymał hektografowany program, instrukcye i rozkazy których dokładnie przestrzegano; wszystko było naprzód obmyślane i przygotowane, — nie dziw więc, iż wszystko szło jak w zegarku. Miłe wrażenie tej tak pięknej wycieczki zostanie mi na długo w pamięci. Inicyatorom i organizatorom jej Czołem! —

K. Hemerling.

— Zapowiedziane na 20. bm. wyścigi na torze L. K. C. nie mogą się odbyć, gdyż przebudowa toru zostanie dopiero około tego czasu ukończoną

— Roboty około toru wyścigowego L. K. C zbliżają się ku końcowi. Tor wysypany dokładnie szabrem jest już na prostych i na jednym łuku dokładnie wywalcowany i obity, obecnie walcuje się drugi łuk. Walcowanie łuków z powodu znacznych pochyłości jest dość trudnem, gdyż przejeżdżanie walcem wzdłuż toru jest niemożliwem lecz odbywać się musi przez wyciąganie kamiennego walca na poprzek toru za pomocą bloków na górę i spuszczanie go na dół, co naturalnie postępuje bardzo powoli. Zaraz po wywalcowaniu zostanie tor polany warstwą smoły.

— Wielkie „Derby“ wiedeńskie (3 biegi na 10.080, 1000 i 5000 m) odbędzie się w dniach 17. i 20. b. m.

— Wyścig z Wiednia przez Znaim do Berna zakończył się zwycięstwem P. Grüssnera, który tę przestrzeń (dokładnie 143 km.) przebył w 5 godz. 9 min. 10 sek.. Jako drugi przybył F. Gillemot z Budapesztu w 5:44:5, trzeci E. Neubauer w 6:10:30.

— Do wyścigu rostrzygającego o wielką nagrodę Prateru dnia 30. maja na torze „Rennverbandu w Wiedniu stanęli — jak to donieśliśmy w ostatnim urze Arend, Büchner, Seidl i Reiniger, którzy też w tym samym porządku przybyli do mety zdobywając 1. 600, 2.300 3.200, 4.100 koron. — W wyścigu rozstrzygającym o małą nagrodę Prateru 2000 m. przybyli 1. Dernaucourt w 4:33, 2. Fogolin, 3. Michelet. — W wyścigu 25 km. z prowadzeniem przybył 1. Gerger w 33:10 $^{2}|_{5}$, 2. Reininger, 2. Walzer, 4. Christian.

— P. Jan Fischer, paryski nasz korespondent, robi obecnie dłuższą wycieczkę przez Szwajcaryę i donosi nam z Lucerny. „Przykro mi Wam donieść, że wycieczka moja psuć się zaczyna. Cztery dni pierwsze, w których przebyłem drogę z Paryża do Thun miałem śliczną pogodę. Teraz, skoro jestem w górach, deszcz pada codzień, a droga do Interlaken przez Pass-Brünig do Lucerny błotnista. Jutro jadę przez

Furkę w dolinę Rodanu. Przejazd przez Jura koło Delémont był bardzo męczący. Na przestrzeni 36 km. popychałem koło. Lucerna 11. czer."

— Zebranie polskich kolarzy w Ameryce w Toledo, Ohio, w celu zorganizowania polskiego K. C. odbędzie się 25 bm.

— W Pradze z powodu złego stanu dróg okolicznych, odbyło się 29 z. m. zebranie ogólne cyklistów, na którem wybrano komitet z 7 członków, mający się starać o poprawę drog. Delegacya wysłana do Namiestnika, została bardzo uprzejmie przyjętą i otrzymała przyrzeczenie, że na przyszłość z większą starannością będą drogi utrzymywane.

— „Baumgarten" wspaniały park w okolicy Pragi, o szerokich, gładkich i cienistych drogach, otwartym został także dla cyklistów. a to codziennie do godziny 12, z wyjątkiem niedziel i świąt i dnia 1. maja. Stało się to na wniosek JE. Namiestnika hr. Coudehove.

— W wyścigach torowych w Lublinie i Wilnie odnieśli zwycięstwo w przeważnej części biegów Warszawiacy, pomimo że w Wilnie stanęli też petersburscy znani wyścigowcy Fokin i Zorin.

— W Łodzi buduje się 500-metrowy 8 m. szeroki tor wyścigowy.

— Bolesław Prus złożył niedawno egzamin z jazdy na kole przed komisyą egzaminacyjną Warszawskiego T. C. — Świadectwo jego nosi nr. 1559.

— Wyścigi cyklistów Kaliskich, jakie się odbyły w niedzielę na torze Kaliskiego T. C. w Noskowic, dzięki licznemu przyjęciu udziału cyklistów i innych towarzystw obudziły wielkie zainteresowanie wśród publiczności, tak, że na pół godziny przed rozpoczęciem, biletów w kasie zabrakło.

Po wyścigach w lokalu klubowym, odbyła się wspólna kolacya, w której oprócz cyklistów różnych towarzystw przyjęli też udział liczni goście lutniści. Przy wręczaniu nagród przez prezesa kal. towarzystwa p. E Rephana wnoszono liczne toasty i bawiono się wesoło do późnej nocy.

— Rosyjskie rekordy. Moskiewski Kl. Velocypedystow urządził dwa wyścigi drogowe na 25 i 50 wiorst. (1 w. = 1067m.) W pierwszym przebył tę przestrzeń pierwszy Sawarski. w 46:01 ustanowiając nowy ros. rekord dla 25 wiorst, w drugim Tymiński w 1:38:32$^3|_5$ ustawiając również nowy rekord.

— Niewielu pono cyklistów wie o tem, że dobrze idący zegarek jest zarazem kompasem. Trzymając zegarek poziomo, zwraca się małą wskazówkę ku słońcu, a wówczas południe leży dokładnie w środku między punktem, który wskazuje mała skazówka a XII. (z „Deutsch. R. Bund.")

— Próby z elektrycznym dwojakiem wynalazku Pingaulta, znanego dawniej paryskiego wyścigowca, odbyły się w Paryżu na torze sekwańskim wobec grona zaproszonych sportsmenów. Jadący na nim bracia Jallu zrobili 500 m. w 0:29$^2/_5$, 1 km. w 0:57$^4/_5$ 5 km. w 4:58$^1/_5$, 10 km. w 10:00$^3|_5$, 12 km. w 12:03. Z powodu pęknięcia pneumatyka zaniechać musiano dalszej jazdy, to jest jednak pewnem, iż koło to nabierze przy prowadzeniu wielkiego znaczenia.

— Na torze Sekwańskim w Paryżu odbył się 30 zm. włosko-angielsko-francuski match między Erosem, Parlbym i Mercierem z którego wyszedł zwycięzko Parlby. Eros zwyciężył w pierwszym biegu przed Parlbym i Mercierem; Parlby w drugim biegu przed Mercierem i Erosem i tenże sam w trzecim biegu przed Erosem i Mercierem, tak, że Parlby dostał 4 punkty, Eros 6. Mercier 8.

— W wyścigach o wieką nagrodę wystawową w Brukseli (8000, 2000 i 1000 franków) zwyciężyli w biegu rozstrzygającym 1. Bourillon, 2. Jaap Eden, 3. Protin, 4. Chinn.

— Pewne paryskie towarzystwo postawić chce z 1. lipca b. r. 500 samochodów do ogólnego użytku. Wszystkie fiakry są tem zagrożone.

— Wielka jazda rozstawna od morza do morza — z Tryestu do Hamburga 1,394.1 kilometrów, odbyła się w Zielone świątki. Depesza oddana o godzinie 6. rano w niedzielę, oddaną została we wtorek wieczór o godz 7 min. 16-to znaczy, że przebyła tę przestrzeń w 61$^1|_4$ godzinach, co czyni przeciętną chyżość 23 km. na godzinę.

— W Norwegii, Szwecyi i Danii niema prawie rodziny, któraby nie posiadała koła, Szczególniej klasa robotnicza oddaje się temu sportowi z zamiłowaniem, i prawie każdego rana i wieczora widzi się masę robotników spieszących na robotę i z roboty na kołach.

— W jednej godzinie 51 km. 907 m. zrobił Stocks w ostatni czwartek na torze pałacu kryształowego w Londynie. Ostatni rekord Tom Lintona wynosił 50 km. 420 m.



Ruch Towarzystw.

Zebranie odólne Warsz. T. C. odbyło się 10. z. m. Ze sprawozdania dowiadujemy się, że Towarzystwo to liczyło z tym dniem członków

honorowych 5. rzeczywistych 442 zamiejscowych 196, konsulów 28, razem przeto 671 członków.

Do zarządu weszli: Prezes August hr. Potocki, wiceprezes Antoni Fertner, kapitanowie St. Leppert, Jan Lilpop i Bronisław Kudelski, kasyer Bruno Kätzler, gospodarze Wacław Gąsiorowski i Aleks. Kondracki, konsul Edw. Troszel, buchalter Julian Lier, lekarz dr. Marcin Linda, sekretarz Kazim. Stefański.

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa l. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidera, ul. Akademi-

Z powodu, że przebudowa toru L. K. C zostanie dopiero około 20. bm. ukończona, muszą być zapowiedziane na dzień 20. bm. wyścigi torowe odłożone na lipiec.

Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców
we Lwowie.



Przewodniczący: Aleksander Turzański ul. Zielona l. 2.

Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.

Skarbnik: Artur Friedrich ul. Koralnicka 8.

Sekretaryat: ul. Karola Ludwika l. 5.

Wydział T. K. W. ogłasza, że w niedzielę dnia 4. lipca odbędzie się wyścig 30 klm. na gościńcu prowadzącym do Stryja.

Dopuszczeni członkowie wszystkich Towarzystw i klubów kolarskich z Galicyi, Królestwa Polskiego i W. Ks. Poznańskiego.

Start przy 3. słupku kilometrowym (przed rogatką stryjską) o godz. 4. popołudniu; punkt zwrotny przy 18 słupku kilometrowym, meta we Lwowie.

Wkładka 2 złr. Przy starcie podwójna i za z godą wszystkich udział biorących.

Nagrody: Pierwszemu medal złoty drugiemu medal srebrny duży, trzeciemu medal srebrny mniejszy.

Wyścig odbędzie się bez względu na pogodę.

Zgłoszenia przyjmuje do dnia 3. lipca godz. 8. wieczór skarbnik p. Artur Friedrich ul. Koralnicka l. 8.

Na posiedzeniu Wydziału odbytem dnia 31. maja przyjęto na, członków czynnych P. P. Karola Hr. Raczyńskiego Zygmunta Ziembickiego, Alojzego Vogla Konrada Podczaskiego i Władysława Fiałka.

Konsulem na Kraków mianowany został p. Józef Schneider, ul. Pędzichów l. 11.

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.

Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.

Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.

Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Konsul na Warszawę: Mieczysław Więckowski, Czysta 4

Posiedzenia Wydziału K. K C. odbyły się dnia 21. maja i 1. czerwca br.

Na posiedz. 21/5 skarbnik składał sprawozdanie z obecnego stanu kasy klubowej i z czynności jemu do wykonania powierzonych. Następnie uchwalono zakupić dla wyścigów drogowych cyklometer, sprzedać rower własnością klubu będący, a obecnie bez pożytku, tudzież w najbliższej okolicy Krakowa poumieszczać tablice z napisem; „Stacya krak Klubu cykl.," na domach gościnnych przez komisyę sportową wskazanych, ze szczególnem uwzględnieniem domów chrześcijańskich, wreszcie długoletniemu członkowi klubu i byłemu członkowi Wydziału, a obecnie przeniesionemu na posadę naczelnika sądu powiat. do Pilzna p. sędziemu Józefowi Zelkowi przesłać pismo stosowne z życzeniami i pożegnaniem.

Na posiedz. l. czer. uchwalono wskutek wniesionego, a uzasadnionego protestu, uznać wyścig 30 klm. odbyty dn. 22/5 na szosie bielańskiej za nieważny i polecono komisyi sportowej ogłoszenie ponownego wyścigu na drugą połowę czerwca. Natomiast polecono wziąć pod uwagę, czy zwycięzca z owego wyścigu p. Zyg. Ziembickiemu nie należałoby przyznać nagrody za dobrą jazdę. Kom. sport. opuściwszy na chwilkę pokój obrad Wydziału uchwaliła osobno, przyznać p. Z. Ziembic-ckiemu odznakę za dobrą jazdę, unieważniła zaś startowanie pp. J. Schneidra i A. Mitschkego, z powodu tego, że do tego czasu wkładki wpisowej nie złożyli, — termin ponownego wyścigu 30 klm. na szosie mogilskiej oznaczyła na 19. bm. o godz. 6 wieczór ewentualnie na 23. bm. o tej samej godzinie z nieprzekraczalnym czasem zgłoszen do dn. 18. bm. g. 12 w południe na ręce jednego z kapitanów, z równoczesnem złożeniem wpisowego 1 zł. — wreszcie zaproponowała w miejsce projektowanego międzynarod wyścigu 70 klm. urządzić z końcem lipca br. wyścig polskich cyklistów z Krakowa do Zakopanego co przyjęto. — Następnie uchwalił wydział rozpocząć pertraktacye wstępne z dzierżawcą parku krak. o budowę areny w tymże parku, tak, że w razie pomyślnym arena w jesieni br. mogłaby być jeszcze otwartą.

Dr. Stanisław Wierzbicki

sekretarz K. K. C.

LITERATURA.

Kateschizm sportu kołowego (Katechismus de Radfahrsports) przez dra Karola Biesendahla 104 ilustracyi w tekście. W pięknej płóciennej oprawie, cena 3 Marki, Nakładem firmy J. J. Weber w Lipsku.

Najnowsze to dziełko daje nam historyczny pogląd na rozwój budowy koła od czasów pierwszych prób aż po dzień dzisiejszy, na budowę wszelkich części składowych, daje praktyczne rady przy zakupnie koła i wskazówki do zachowania się przy nauce jazdy. Jasno i żywo piszący autor, przechodzi dalej na hygienę jazdy, trening, jazdę wyścigową i wycieczkową, koło we wojsku, przepisy władz. topografię, kartografię i t. d. Osobny rozdział poświęcony jest jeździe na kole dam i wskazówkom co do stroju. W ogóle dziełko powyższe jest cennym przybytkiem w literaturze sportowej i szczerze możemy polecić je każdemu starszemu i nowemu adeptowi naszego sportu.

Druk[illegible] olloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

Rok III. Dnia 1. lipca 1897. Nr. 13.

„Koło“

Ro III. Dnia 1. lipca 1897. Nr. 13.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył

→ STANISŁAW MAJEWSKI. ←

(Ciąg dalszy.)



V.

Lec. — Szwajcarya mazurska. — Z lotu ptaka. — Śniardwe jezioro. — Niegocin i Czterojezierze. — Granica etnograficzna. (Z mapką.)

Lec miewał zachcianki przedstawienia się, jako umysłowa stolica Mazurów. Wychodziła tu „Gazeta Lecka“, była ona jednakże fałszywym tonem na tle symfonii tej pięknej natury, bo miała tendencye przewrotne. Za pomocą polskiego słowa chciała dokonywać dzieła niemczenia i pracowała w duchu anti-katolikim, to też niedługim był jej żywot, bo lud mazurski czytać jej nie chciał.

Miasto liczy obecnie 6000 mieszkańców.

W miarę zbliżania się do tego grodu, przed naszem zdumionem okiem rozwija się wspaniała panorama.

Na wyniosłem wzgórzu, na przesmyku pomiędzy dwoma jeziorami: Niegocinem i Kisajnem (niem. Löwetinsee i Staswindasee), w romantycznem położeniu leży Lec.

Toż to mazurski Zürich lub Genewa, bo jesteśmy już w Szwajcaryi mazurskiej, a u stóp naszych leżą spokojne wody Niegocina.

Natura, jakby o swe skarby zazdrosna, nie daje nam ujrzeć piękności całej okolicy i — każe się zadawalniać tylko skrawkami. A jednak, świadomi piękności tej ziemi, chcemy ją poznać koniecznie w całości.

Nie chcę ja pełzać z tobą czytelniku tak, jak ja pełzałem, chcąc podpatrzeć piękność tej natury, chociażem rumaka chyżego miał pod sobą. Przypnijmy lepiej skrzydła i wznieśmy się tam — het — wysoko, aby z tych wyżyn objąć jednym rzutem oka możliwie najszersze widnokręgi.

Wznieśliśmy się. Oto widzimy obszerny 12 mil rozległy system wodny. Składa on się z wielkiej masy jezior, poprzedzielanych wzgórzami, pokrytemi piękną roślinnością, uprawnemi niwami, lub też poważną szatą leśną.

Wód tych wszystkich panem, zda się być, wielkie (około 3½ mili w średnicy mające) Śniardwe jezioro (Spirding-See) z wielkiem ramieniem Tałtowskiem. Pośrodku wyspa — Czarci Ostrów. Z wyspą tą wiąże się wiele klechd; mają ukazywać się na niej czarci w postaci lwów i psów czarnych. Rybacy skarżą się na „strachy“, które im często sieci zrywają. Niejednych podobno wabili „nieczyści“, obiecując wielkie skarby...

Rybak też lubi uciekać na środek jeziora, gdzie doznaje wrażenia morskiego spokoju. O ile jednak w piękny dzień letni — płyta tylko lustrzana może iść o lepsze z powierzchnią jeziora, o tyle w czasie wichrów i burzy spiętrzone bałwany i białe ich grzbiety mogą współzawodniczyć z morskimi.

Z powagą położenia powaga stroju licować powinna. To też kontury Śniardwego jeziora, ujęte w liniach poważnie zakrzywionych, ubrane nieprzebytymi odwiecznymi borami, wyraźnie odrzynają się od otaczającej go całej rzeszy wód, to wijących się w przeróżne skręty, to wymykających się ku północy, to cofających się znowu. A już na południu cała spora kompania, tonąca w puszczy bezbrzeżnej, ciśnie się u stóp wielkiego jeziora, jakby się nie chciała od kochanego oderwać Jańsborka.

Nieco na północ, prawie na grzbiecie wyżyny Bałtyckiej, Pojezierzem Pruskiem zwanej, leży piękny Niegocin (Löwentinsee). Prawdziwy ten zalotnik, błyskając przy zachodzie słońca lśniącem spojrzeniem, nie pozwala pośród postrzępionych swych brzegów dojrzeć odrazu całej swej krasy. Ciągle on coś przed nami ukrywa: to piękną zatoczkę, ujętą w szmaragdowe ramy, to wąwóz, porośnięty lasem, i jakby wynurzający się z wód topieli, to odblaski przeglądającego się przy zachodzie słońca, rzucające całe kaskady iskier na lekko pofalowanej wodzie...

Słowem, pięknie tu, pięknie!

Żałujemy, żeśmy tylko ludźmi, że dano nam widzieć te krasy, jakby za podniesieniem kurtyny, że nie możemy pozostać i sycić się wszystkiem wraz z ptactwem, układającem się ze słońcem na to do snu, by nazajutrz znów równo z niem tych roskoszy używać.

Oderwijmy jednak oko od Niegocina pięknego, by je skierować ku Czterojezierzu, w postaci nieforemnego krzyża rzuconemu, na samym już grzbiecie wyżyny, na podziale wód Wisły i Pregoły. Jeziora Mamry, Dargejmy, Kisajno i Dobskie na kształty krzyża się składają i przy-

pominają szwajcarskie wody czterech kantonów.

Postrzępione jego brzegi także piękne i urocze, powaga duża, bo rozległość znaczna. Oko pieścić się może — ale to już wody i ziemie niemieckie, liczące obecnie zaledwie piętnaście procent niedobitków szczepu słowiańskiego.

Ta forma krzyża, jak gdyby każe się żegnać z mową polską, a rozdział wód wskazuje domniemaną przyrodzoną granicę.

Na północnym krańcu tego mazurskiego „memento mori", leży odwieczny las dębowy, w którym niezbyt jeszcze dawno mieszkały łosie i niedźwiedzie. Przebiegłszy z zadumą po nad nim, oko zatrzymuje się obok na grupie ładnie rozrzuconych domków, piętrzących się nad brzegiem szmaragdowych toni.

To Węgobork (niem. Angerburg), nad ujściem rzeczki Węgopary leżący. Miasto dobrze odpowiada otaczającej go ziemi; bo narodowością już się od niej wiele nie różni..

Dobiegliśmy więc już okiem do krańców etnograficznych narodowości polskiej i dalej zapuszczać się nie mamy ani potrzeby, ani ochoty. Tam już ziemia niemiecka — i lud niemiecki — i nie będzie temu końca aż u Królewca, aż u wrót Bałtyku... (C. d. n.)



Suknia czy szarawary?

Czytamy w ostatnim numerze „Koła" w „Szkicach lwowskich" słowa potępienia na używanie przez damy szarawarów.

U nas, gdzie zaledwie szczupła garstka dam oddaje się temu pięknemu i zdrowemu sportowi, była kwestya „suknia czy szarawary" dotychczas dość obojętną, skoro jednak raz została poruszoną, nie zawadzi pono zabrać w niej głos.

Zapewne, że przywykliśmy widzieć kobietę ubraną w suknię, i strój ten uważamy jako jedynie „przyzwoity" dla kobiety. Z drugiej strony trzeba przyznać, że tam, gdzie chodzi o jakiś swobodny ruch, jak n. p. przy ćwiczeniach gimnastycznych, przy lawn-tennisie, krokiecie, a najbardziej przy jeździe na kole okazuje się ten strój niewygodnym i niepraktycznym. Suknia przy jeździe kołowej jest okropnym balastem; może się łatwo wplątać w sprychy lub pedały, przeszkadza niezmiernie przy wsiadaniu i zsiadaniu, zwiększa opór powietrza, a nadto wszystko krępuje w bardzo wysokim stopniu ruchy nóg. Wszakże wiadomo każdemu mężczyźnie, jeżdżącemu w pończochach, iż skoro one sięgają powyżej kolan krępują już niemało ruch nóg w przegubie kolanowym i dlatego używa się dziś przeważnie pończoch krótkich, lub dłuższe pończochy skręcają od góry w wałek poniżej kolana, aby módz nogą swobodnie w kolanie poruszać. Według zdania p. *No-ny* ma nadto ubrać kobieta pod spód obcisły trykot i suknię, a te właśnie stanowią dla ruchu nóg dalszą niemałą przeszkodę. Jeżeli chodzi o wygląd estetyczny długiej sukni, to i pod tym względem tylko wyjątkowo widzieć można damę jadącą na kole w sukni dobrze się układającej. (O ileśmy mieli sposobność widzieć długie suknie do jazdy, to najlepiej się jeszcze układają suknie wełniane od góry do dołu plisowane.) Ruchy nóg sprawiają zwyczajnie mniej estetyczne falowanie sukni, zwłaszcza, jeżeli materya nie jest dość wiotką i suknia dobrze i odpowiednio skrojoną. W stroju takim, noga mająca do przezwyciężenia opór trykotu, pończoch i sukni, a często i spodnicy musi się nader prędko znużyć i stracić siłę do pedałowania.

Za granicą — we Francyi przerzucił się świat kobiecy stanowczo do wyłącznego używania szarawarów do jazdy kołowej, ale i poważne Angielki i Niemki uznały szarawary jako jedynie strój wygodny i nadający się do koła i również, z małymi wyjątkami, używają szarawarów, lub sukni o kroju, który daje ją do jazdy zmienić w szarawary.

Tak więc nie widzimy powodu do oburzania się na damy, używające do jazdy szarawarów. W wiedeńskiem słynnem „corsie kwiatowem" widzieliśmy również bardzo wiele dam w szarawarach i przyznać się musimy, że wyglądały w tym stroju bardzo pięknie. A daje on zupełną swobodę w ruchach, wygląda bardzo zgrabnie i chroni od wszelkich wypadków z powodu plątania się sukni

S.



Dwa dnie we Wiedniu.

(Dokończenie).

Ciekawie też a zgrabnie wyglądała grupa dyabłów i dyabełków obojej płci i różnego wieku, w czerwonych strojach „Mefista“.

Do pięknych grup należała grupa myśliwska z rozmaitemi emblematami i scenami myśliwskiemi, poprzedzana przez dwóch grających trębaczy; grupa styryjska w ludowych strojach, wśród której jechały dwa czworaki z jeźdźcami w charakterystycznych starodawnych strojach styryjskich; grupa klubu „Eiche“, przybrana w dębinę, a składająca się z 30 panów i 6 pań - i wiele innych, których nie silę się wyliczać, za dużoby to bowiem zabrało czasu i miejsca.

Wystąpiła też straż pożarna w kompletnym rynsztunku i niedawno założony klub roznosicieli listów i depesz w swych urzędowych strojach.

Ile tam kół widać było, przybranych w najrozmaitsze baldachiny, chińskie pagody, japońskie parasole, łodzie, rogi obfitości itd., trudnoby się naliczyć, dość, że przesunęło się przed okiem widza zapewne około 3000 okwieconych kół, a pochód trwał przeszło godzinę.

Pochód zamykało pięć ogromnych wozów, przedstawiających przemysł cyklowy, a to dwa pierwsze urządzone przez firmę Brömer i Elmerhausen zastępcę Steyrowskich „Swiftów“, wraz z fabryką obręczy „Continental“, dalsze przez fabryki Pucha z Grazu. Dürkoppa z Bielefeld i wiedeński „Salon du Cycle“.

Jeszcze nie przesunął się cały pochód przed głównemi trybunami, a już czoło jego, zawróciwszy się koło „Lusthausu“, powróciło, tak że przez dłuższy czas jechały owe grupy w dwóch rozmaitych kierunkach, wymijając się, co podnosiło jeszcze urok tego wspaniałego „corsa“.

* * *

Tegoż dnia o godz, 8 30 odbyły się w kolosalnej sali kawiarni nr. 3. w Praterze jazdy rejowe i sztuczne Wied. Kl. Cyklistów. Sala i loże były zapełnione publicznością, a w honorowej loży zajęli miejsce pp. Namiestnikowstwo W program, wykonany wyłącznie przez członków tego klubu, wchodziły: 1) Reje na niskich kołach i i 2) Reje na wysokich kołach wykonane przez 8 panów. 3) Reje na kołach niskich wykonane przez 4 panów i 4 panie, dalej 4) Jazda cztuczna na wysokiem kole wykonana przez R. Meidingera, 5. Reje na kołach wysokich, wykonane przez 8 panow, 6) Reje na kołach niskich, wykone przez 6 panów i 6 pań, a nakoniec 7) Sekstet sztucznej jazdy na kołach wysokich.

Wszystkie owe ćwiczenia wykonane były z nadzwyczajną precyzją i lekkością, a zwłaszcza wspaniale wypadły reje mięszane (nr. 3. i 6.), w których podziwiać trzeba było, jak znakomicie opanowały tutejsze damy tego stalowego rumaka i jak pięknie wyglądać może dama na kole w szarawarach. Wszystkie ubrane były jednakowo w popielate szarawary i takiż krótki staniczek z białą kamizelką, a dodać muszę, że odznaczały się wszystkie niezwykłą urodą.

Ubolewać należy doprawdy, że ten piękny dział sportu kołowego leży w naszej Galicyi prawie zupełnie odłogiem.

* * *

Następnego dnia odbyły się wielkie międzynarodowe wyścigi na 500 m. torze w Praterze, urządzone przez Związek wiedeńskich towarzystw wyścigowych. Z powodu kilkakrotnie powtarzającego się deszczu musiały być wyścigi dwa razy przerywane, a w ogóle nie budziły wielkiego interesu, były to bowiem przeważnie międzybiegi i biegi kwalifikacyjne o wielką i małą „Nagrodę Prateru“. Między uczestnikami widziałem Arenda z Berlina, Büchnera, Gergera, Seidla i innych z Gracu, Dernaucourta, Leneufa, Micheleta z Paryża i w. i. znakomitości wyścigowych. Ciekawym był wyścig 1000 m. na dwojakach, do którego stanęło 7 par.

Pierwsi przybyli do mety Büchner i Seidl w 2 : 25²/₅, 2. Reininger i Göss, 3. Breitling i Eisenrichter. Do wyścigu głównego 10.000 m. stanęło 6 par i tu znów pierwsi przybyli do mety Büchner i Seidl w 15 : 16¹/₅, a za nimi Reininger i Göss.

W ogóle zauważyłem w kierownictwie wyścigów nadzwyczajną sprężystość. Bez wszelkich krzyków i hałasów daje kierownik znaki za pomocą dzwonków elektrycznych — jeźdźcy stają natychmiast, za drugim znakiem zaczyna się wyścig. Wy-

strzałów pistoletowych używają jedynie przy handicapach, a zresztą wystarcza pochylenie chorągiewki przez startera na znak rozpoczęcia biegu. Do okazywania publiczności, który z wyścigów ma się odbyć i kto w nim bierze udział, a następnie kto zwyciężył i w jakim czasie, służą dwie wielkie tablice, umieszczone po obu stronach trybuny sędziów. Tablice te, podzielone są na kratki, w które się wsadza płytki blaszane z numerami i to na obie strony, tak, że gdziekolwiek kto zajmie miejsce, może numera odczytać. Tablice te dają się za pomocą korby podnosić i zniżać. Skoro się wyścig ma rozpocząć czytamy na tablicy, który to nr. biegu, względnie przedbiegu, a następnie numera udział biorących Skoro się wyścig rozpoczął, spuszczają się obie tablice, a nie dłużej może jak w 2 minuty po ukończeniu, czytamy już na nich wyniki. Tego rodzaju urządzenie zdałoby się bardzo i na lwowskim torze

* * *

Aby wyzyskać wszelkie sportowe wi dowiska, byłem jeszcze tego dnia wieczorem w „Wenecyi“ (Venedig in Wien), gdzie się produkował słynny Sid Black w sztucznej jeździe na rowerze „Cleveland“. Skromniutki ten młody sztukmistrz wyjeżdża w zwykłym sportowym popielatym stroju na estradę i wykonuje na zwyczajnym rowerze takie rozmaite ewolucye, w któreby trudno uwierzyć, gdyby się je na własne nie widziało oczy. Zdawałoby się, że się nawet rower bardzo mało nadaje do jazdy sztucznej, a w każdym razie daleko trudniejszemi są sztuczki na rowerze, aniżeli na kole wysokiem, tu się zaś widzi, że dla Blacką żanda z pozycyj nie przedstawia żadnych trudności, robi w biegu rozmaite chorągiewki, stania, przesuwa się w biegu przez ramę, i to samo robi przy stojącym rowerze, jedzie w przód i wstecz, a na zakończenie, podniósłszy przednie koło zupełnie do góry, objeżdża na tylnem estradę. Jest to z pewnością pierwszorzędny mistrz na rowerze.

Wyczerpawszy w ten sposób wszystko, co w owych dwu dniach widziałem z dziedziny naszego sportu, łączę etc.

G. S.



Program wyścigów torowych

jakie się odbędą dnia 4. lipca na torze W. T. C. na Dynasach.

1. i 2 Dwa wyścigi turystów na przestrzeni 5 okrążeń toru, dla członków Tow. Cykl. w Królestwie polskiem. (Jeźdźcy, jacy się zgłoszą zostaną podzieleni na dwie partye — silniejszych i słabszych.) Żetony srebrny duży i mały i bronzowy.

3. Wyścig o mistrzowstwo na Dynasach na przestrzeni $7\frac{1}{2}$ wiorst dla amatorów. Nagrody: żeton złoty duży i dyplom mistrza, oraz szarfa błękitna nr. 1., żeton złoty mały i srebrny duży.

4. Wyścig międzynarodowy na przestrzeni 10 okrążeń toru dla wszystkich. Nagrody: dla amatorów żetony złoty duży i mały i srebrny duży; dla zawodowców 200, 100 i 50 fr.

5. Wyścig jednowiorstowy dla wszystkich. Norma 1 : 32. Nagrody: dla amatorów żetony złoty mały i srebrny duży; dla zawodowców 120 i 60 fr.

6. Handicap ogólny na przestrzeni 4 okrążeń toru, dla wszystkich. Nagrody: dla amatorów żetony złoty duży i mały i srebrny duży; dla zawodowców 150, 75 i 30 fr.

7. Wyścig tandemów na przestrzeni 5 okrążeń toru, dla wszystkich. Nagrody: dla amatorów żetony złote małe, srebrne duże i małe; dla zawodowców 120, 60 i 30 fr.

Stawki do biegów 4, 5 i 6 po rs. 3, do biegu 7 po rs. 1·50.

Kaucya po rs. 5 od jeźdźca.



Wspomnienie.

Toż i Zielone świątki. Wszech rzeczy koleją — zbliża się uplanowana oddawna wycieczka za granicę — do Prus.

A Kalisz co mówi! Zjazd towarzystw śpiewaczych, braci po kole, wyścigi w Noskowie... A ona! Ona będzie w Kaliszu! I ja tam być muszę!

Koledzy! Zmieniamy pierwotny zamiar, jedziemy do Kalisza. Warszawiacy będą, a serca i uprzejmość kaliskiej braci można chyba przełożyć nad wszystkie zagranice... a ona!

Zapisuję się do biegów, bo jakże ja mam patrzeć na stratujących, nie biorąc udziału — nie!... Ale jeżeli przegram, wstyd będzie przed nią. Gdzie dzielność sprężystego? Nie! Pod jej wejrzeniem nie mogę przegrać — chyba wypadek stanie mi na przeszkodzie.

. . . .

Rojno, gwarno w Noskowie i w całym Kaliszu jak nigdy. Ona w asystencyi mamy, ciotki, brata i siostry, zajmuje drugą lożę na prawo.

Konkurencja poważna. Stają waszawiacy i to pierwszorzędne siły, a i reszta nie ma nóg od parady. Serce mi tłucze, przykro będzie przegrać.

Zachodzę do trenig-budy. Cicha radość! Jednego z najpoważniejszych konkurentów, poczta nie dopuściła do biegów. niedostarczając mu wysłanego od tygodnia słynnego rasowca „Singera“.

Napiłem się za zdrowie poczty i na zupełne uspokojenie nerwów, wody sodowej z koniakiem i biegnę do lóż.

— W jakim kostjumie będzie pan jechał?

— W pół zielonym w pół różowym. Spojrzała na mnie znacząco, pokazując wstążkę z agrafką o tych samych barwach, przygotowaną do żetonu, który podług niej mam zdobyć niezawodnie.

— A jeżeli przegram?

— W takim razie mam dla pana inną wstążkę, był nią kawałek skóry. — Rozbroiła mnie...

Następuje bieg główny, piętnaście razy do koła — czas na stanowisko.

Ruszamy — oczy jej śledzą każde niemal moje depnięcie pedału, elektryzując mnie w biegu tak, że zapominam o taktyce, czego nie zapominają wyzyskać moi współzawodnicy.

Pozostają tylko cztery koła. Miejsce mam fatalne, jestem zaklamrowany — tracę głowę... Ale oto mój przyjaciel ma doskonałą pozycję i wiem, że nie tylko żeton, ale i serce odda. Franku! puść, ona! — Dobrze.

W ostatnim kręgu poczciwiec wprowadza mnie na czoło, wykrzyknik jego „syp“ i myśl moja „Ona“, daje mi drugie miejsce przed taśmą, o pół koła za jednym z mistrzów warszawskich. A więc złoto małe..

Drobne jej dłonie wychylone po za barjerę loży, z entuzjazmem biją brawo.

Bezmyślnie i bezładnie prowadzę kierownik pod lożę, skąd wiązanka kwiatów z rąk jej brata pada na tor...

Rozpromieniony biegnę po wstążkę, którą cenić będę wyżej nad wszystkie żetony.

A tu... mama w imieniu siostry a jej ciotki prosi mnie na obiad, wraz z moimi kolegami na jutro, gdzie panie wypiją zdrowie zwycięzcy.

— A wstążka moja do żetonu?

— Wstążki są dla pań a nie dla panów, brzmi odpowiedź mamy.

Dam sobie radę przy owem zdrowiu, pomyślałem sobie.

* * *

Na wspaniałym obiedzie wznoszone zdrowia „zwycięscy“, dwoiły mi mój żeton wraz wstążeczką w oczach, a zwiędnięta wiązanka kwiatów zdawała mi się mieć silniejszą woń.

Po obiedzie w całem towarzystwie znaleźliśmy się u „cyklkistów“ na koncercie „Lutni“ kaliskiej, warszawskiej, łódzkiej, radomskiej i wileńskiej.

Czego mi brakowało w Kaliszu, w naszym Neapolu, przez te trzy dni? Żyłem całą piersią młodości, wśród serdecznych bez obłudy braci po kole — i wyjechałem pełen uroku, żałując, że dzień tak krótki, a życie tak długie.

Franciszek Rykowski.



WYCIECZKA z Nowego Sącza do Bardyjowa na Węgry.

Połączywszy się tedy razem zaczęliśmy zjeżdżać w należytych odstępach mocno hamując w dół gościńcem w kierunku do Bardyjowa, odległego od słupa granicznego o jakie 15 klm. Gościniec z początku dość kamienisty poprawia się później znacznie i własnym ciężarem jedziemy raźnie bez żadnej pracy nóg ciągle w dół.

We wiosce odległej 5 km. od Bardyjowa spotykamy tłum ludu w świątecznych strojach narodowych i przekonujemy się, że powodem tego zbiegowiska byli trzej cykliści, Węgrzy, którzy z Bardyjowa wyjechali naprzeciw nas. Przywitawszy się serdecznie dowiedzieliśmy się od nich, że jesteśmy oczekiwani na granicy miasta przez całe towarzystwo bardyjowskie. Oczyściliśmy zatem w pobliskiej karczmie nasze szatki i dwójkami w należytym szeregu prowadzeni przez gościnnych Węgrów zajechaliśmy przed granicę miasta Bardyjowa powitani głośnem »eljen« przez liczne towarzystwo z p. Aranyim senatorem (naszym asesorem) miasta i redaktorem miejscowej gazety za czele. Po wymienieniu powitalnych mów między panem Aranyim, a prezesem p. Kurnikowskim zabrzmiały z obu stron głośne okrzyki którym towarzyszyła kapela cygańska umyślnie dla nas sprowadzona. Poprzedzani muzyką wjechaliśmy pomału do miasta, a przejechawszy wolno koło ratusza zajechaliśmy do przeznaczonego dla nas hotelu, gdzie był przygotowany objad. Tu przywitaliśmy się z żonami naszych kapitanów, panią Rozmanitową i Langerową, które przedtem podwodami do Bardyjowa przyjechały i zasiedliśmy do zastawionego stołu. Z jakim apetytem jedliśmy węgierski perkelt i inne specyały, jak zapijaliśmy węgierskiem winem, o tem tylko strudzony kolarz może mieć pojęcie. Po południu zwiedziliśmy miasto, ratusz, katedrę i inne osobliwości oprowadzani przez p. Aranyiego. Miasto nie duże, liczące około 6000 mieszkańców, zadziwia wzorowym porządkiem i tchnie starożytnością, gdyż wiele w niem starych zabytków.

Wieczór po kolacyi nastąpiła zabawa na dobre, Oprócz naszych pań, przybyło kilka pań Węgierek, pousuwano stoły i tańczono do późna w noc. Czardasz i mazur łączyły się razem.

W poniedziałek rano pojechaliśmy celem zwiedzenia zakładu kąpielowego, odległego o jakie 6 km. od miasta. Od gościńca w odległości 3 km. od Bardyjowa prowadzi do zakładu znakomita, szczególnie dla cyklistów wprost cudowna droga asfaltowa, po której jazda jest istną rozkoszą. Droga ta została zbudowaną przy sposobności pobytu ces. Elżbiety w r. 1895. Orzeźwieni kąpielą w bardyjowskich wodach, zwiedziliśmy zakład. Jest to malowniczo porozrzucany szereg wil i pałacyków przeznaczonych na mieszkania dla kuracyuszów, restauracye, łazienki, tusze i t. d. Źródła mineralne zawierają te same składniki co wody krynickie, tylko zawartość ich pod względem soli żelazistych ma być większą. Tam przysposobiono dla nas w francuskiej restauracyi znakomity objad.

Po objedzie pożegnaliśmy się z druhami nowosądeckimi, którzy ruszyli z powrotem przez Zborów, Magórę, Ropę do Gorlic, a stąd do Now. Sącza, ja zaś z waszym redaktorom puściliśmy się we dwójkę na kołach w dalszą drogę na Węgry, a to przez Preszów, Obiszowce, Poprad do Szmeksu.

Z listu druha Kurnikawskiego dowiaduję się, że całe towarzystwo przebyło drogę z Bardyjowa do Gorlic szczęśliwie, a przywitani późnym wieczorem przez p. Krynickiego z drugim jeszcze towarzyszem przed Gorlicami, zaproszeni zostali przez nich na wypoczynek i przekąskę do gmachu gorlickiego Sokoła. Przyjęci serdecznie przez gościnnych gospodarzy i powitani szczeremi słowy druha Galińskiego przepędzili nasi wycieczkowscy kilka przyjemnych chwil w gronie gorlickich druhów, zaciągnąwszy w ten sposób dług wzajemności w obec serdecznych i zawsze życzliwych Gorliczan.

Cała tedy wycieczka udała się doskonale i prawdziwa wdzięczność należy się jej inicyatorom dd Kurnikowskiemu i Rozmanithowi. Wszystko było z góry ułożone i pomyślano o wszelkich wygodach. Odniosłem z niej bardzo miłe wspomnienia, a sądzę, że i u reszty towarzystwa na długo w pamięci pozostaną słowa: »eljen ahaza!«

Dr. Hołyński.



Notatki z podróży na kole

przez Styryę, Karyntyę, Krainę i Istryę do Tryjestu i Wenecyi.

Skreślił **Wł. Mianowski.**

Ażeby wykorzystać dwutygodniowe ferye świąteczne — nie znalazłszy, mimo ogłoszenia w „Kole“, towarzysza do mej dalszej podróży — opuściłem sam dnia 18. kwietnia b. r. nocnym pociągiem miasto Rzeszów, w którem pierwszy dzień Świąt Wielkanocnych w gronie rodziny, a w domu zacnych Ignacych Wurmów przepędziłem i udałem się dla oszczędzenia czasu wprost wraz z mym stalowym rumakiem do Wiednia. Zanocowawszy we Wiedniu, podjechałem jeszcze dnia następnego do Wienerneustadt koleją, a to dlatego, że drogi w okolicach Wiednia są pod względem dobroci prawie równe drogom w okolicy Lwowa. Do Wienerneustadt przybyłem około godziny 10. przedpołudniem w dniu 20. kwietnia.

Tu dosiadłem koła, zwiedziłem pobieżnie to miasto, posiadające wiele większych fabryk maszyn i wełny, rafineryę cukru,

dwuwieżowy piękny kościół farny, klasztor Cystersów etc., i wcale dobrym gościńcem znalazłem się niebawem w Neunkirchen (17 kilom.). W drodze do Neunkirchen, okolica wcale interesująca; na prawo widać łańcuchy gór, których wierzchołki o tym czasie śniegiem jeszcze pokryte, a między niemi szczyt Schneeberg (2061) w całej okazałości, na lewo zaś w dali zamek Seebenstein. Minąwszy Neunkirchen — miasteczko schludne, ze znacznym przemysłem, jadę, coraz lepszym gościńcem przez Glognitz do Schottwien (19 kilom.) nader przyjemnej miejscowości, skąd poczyna się nowy serpentynowy gościniec na Semmering. Schottwien jest położone w formalnym korytarzu ze skał leży 580 mtr. n. p. m., kilometr od pięknej stacyi kelei Semmeringu Klamm; ma ono wygodne oberze i jest przez letników bardzo nawiedzane.

Tutaj spocząwszy i posiliwszy się, rozpocząłem jazdę na Semmering serpentyną, doskonale utrzymaną, którą częściowo piechotą musiałem przebywać. Opisywanie Semmeringu uważam za zbyteczne, jest to bowiem bardzo znany szlak kolejowy, doradzam jednak kolarzom, którzy się znajdą w tamtych stronach, ażeby zechcieli śliczną tę drogę koniecznie zobaczyć.

Z gościńca, dochodzącego do szczytu góry Semmering, który leży już 989 m. n. p. m., rozpościera się widok na hotel, leżący pod szczytem na tle lasów, oraz na imponujące szczyty, nazwane Raxalpe (2009) i Schneeberg (2061). Z Semmeringu — a jest to na granicy dolnoaustryacko-styryjskiej, gdzie stoi okazały pomnik na cześć cesarza Karola VI. — zjeżdża się znowu piękną i bardzo dobrze utrzymaną serpentyną obok stacyi kolejowej Spital, mając przed sobą wspaniałą okolicę do miasteczka Mürzzuschlag (672) 13 kilometrów. Zatrzymałem się tu dla chwilowego wypoczynku i zwiedziłem przy tej sposobności zakład wodoleczniczy. Z Mürzzuschlagu falistym już — lecz zawsze dobrym — gościńcem przez Langenwang, mając po prawej stronie zamek Freistritz, po lewej ruinę Hohenwang, przybyłem wcześnie do Krieglach (595 m.) ze stacyą kolejową, oddalonego 11 km. od Mürzzuschlagu i tam zanocowałem.

W nocy padał deszcz do samego rana, który drogę dość zepsuł, dlatego też rano o 6. wyjechawszy z Krieglach, jazdę miałem nieprzyjemną; za miejscowością jednak Wartberg (wielkie kuźnice), znalazłem się na drodze, na której utrzymanym jest t. zw. „bankiet“ (do $1^1/_2$ metra szerokości) dla pieszych i dla cyklistów. Cóż za rozkosz podróżować po takim bankiecie — istny tor wyścigowy — to też wkrótce minąłem Kindberg (11 kilom.) i jadąc ustawicznie doliną rzeki Mürz przez St. Marein i Kapfenberg, mijam po drodze liczne fabryki, dostaję się nareszcie na drogę górzystą i docieram do miasta Brucku nad rzeką Mur (19 klm.).

W mieście tem rozchodzą się gościńce: w lewo do Gracu (53 kilom.), w prawo do Leoben. Tu znajdują się wygodnie urządzone kąpiele w rzece Mur i tu wpada Mürz do Muru. Zatrzymałem się tu w hotelu pod „czarnym orłem“ i po śniadaniu obszedłem nieco miasto. Godną tu jest widzenia stara studnia na rynku; nad miastem, na wysokiej skale, okazale wznosi się stary książęcy zamek, w pobliżu zaś dworca kolejowego zamek Landskron. Obok hotelu pod „czarnym orłem“, na narożnej kamienicy, umieszczonym jest staraniem Związku niemieckich cyklistów, drogowskaz, który wskazuje dokładnie ilość kilometrów, w kilku kierunkach. Droga, przezemnie wytknięta, prowadziła przez miasto Leoben (15 klm.), to też wnet się w niem znalazłem i zatrzymałem się na obiedzie w jednej z restauracyj.

Miasteczko Leoben (532 m.) jest nader piękną i miłą miejscowością; otoczona dokoła wysokiemi górami, posiada szerokie, czysto utrzymane ulice i ogólny wygląd ma większomiejski. Znajduje się tu akademia górnicza i w pobliżu miasta różne kopalnie. Zauważyłem w tych stronach, że psy bywają używane do ciągnienia wózków z wszelkiemi wiktuałami, mięsem itp.

Z Leoben gościńcem bardzo dobrym, lecz ustawicznie falistym, tu i ówdzie z silniejszymi spadami, przybywa się do St. Michael (stacya kolejowa), Krautbach (8 kilometrów), lecz wszystko przechodzi się z powodu silnych wzniesień, pieszo, a następnie, po kilku stromych pagórkach, przybywa się do Knittelfeld (645 m. n. p. m.), miasta starego ze znacznym przemysłem żelaznym. Przyzwoity spoczynek w zajeździe Pessla.

Z Knittelfeldu urocza dolina rzeki Muru coraz bardziej się rozszerza, toż gościńcem już równiejszym dostaję się

do Zeltweg. Znowu po drodze zakłady fabryczne żelaza, ujście linii kolejowej do kopalń węgla, z prawej strony ruiny Jonsdorf, w dali zaś łańcuch gór, zwanych „Rottenmanner Tauern“, z lewej strony góry, zwane „Seethaler-Alpen“, z dominującym szczytem „Zirbitzkogel“ (2397 m.). Wreszcie następuje Judenburg (734 m. n. p. m.) 16 kilometrów od Knittelfeldu, miasto bardzo stare; na placu głównym wieża z r. 1509; znajdują się tam też liczne fabryki miedzi i żelaza i liczne dokoła ruiny.

(c. d. n.)



Budowa toru lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał

JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego“).

(Ciąg dalszy).

III.

Z ostatnich trzech zasadniczych wzorów (7, 8 i 9) obliczony szereg wartości podaje tabela II.

TABELA II.

$\frac{x}{a}$	$\frac{y}{a}$	$\frac{l}{a}$	$\sin\varphi$	$1-\cos\varphi$	$\operatorname{tg}\varphi = \frac{dx}{dy}$	φ
0,1	0,000167	0,100000	0,005	0,0000	0,005000	0° 17′ 10″
0,2	0,001333	0,200008	0,020	0,0002	0,020000	1° 8′ 45″
0,3	0,004506	0,300061	0,045	0,0010	0,045046	2° 34′ 45″
0,4	0,010681	0,400257	0,080	0,0032	0,080257	4° 35′ 20″
0,5	0,020904	0,500786	0,125	0,0079	6 125988	7° 10′ 50″
0,6	0,036254	0,601971	0,180	0,0163	0 182989	10° 22′ 10″
0,7	J,057924	0,704311	0,245	0,0305	0,252702	14° 10′ 55″
0,8	0 087303	0,808564	0,320	0,0526	0,337761	18° 39′ 45″
0,9	0,126143	0,915879	0,405	0,0857	0,442954	23° 53′ 30″
1,0	0,176858	0,028057	0,500	0,1340	$1:\sqrt{3}$	30° 0′ 0″
1,1	0,24319	1,148136	0 605	0,2038	0,729835	38° 13′ 45″
1,2	0,33189	1,281942	0,720	0,3060	1,037602	46° 8′ 15″

W tem miejscu ośmielam się jeszcze wyrazić przypuszczenie, że wzory powyższe mogą w niedalekiej przyszłości nabrać ogólniejszego znaczenia, a mianowicie w technice kolejowej, która dąży w ostatnich czasach do znacznego powiększenia prędkości ruchu pociągów osobowych. Dziś prędkość 90 $\frac{km.}{godz.}$ nie jest na światowych liniach rzadkością, a znanym był powszechnie wypracowany przez jednę z wielkich firm elektro technicznych projekt kolei elektrycznej z Wiednia do Pesztu o trudnej do uwierzenia prędkości 200 — 300 $\frac{km.}{godz.}$ Niestety ministerstwo nie udzieliło koncesyi na budowę tej kolei, wskutek czego ten wielki i niezmiernie ciekawy eksperyment techniczny zostanie zrobiony, jak donoszą pisma, dopiero na tegorocznej wystawie w Brukseli, na mniejszą jednakowoż skalę. Dla tak olbrzymich szybkości wypadają przy użyciu obecnego systemu nawierzchni i taboru ogromne promienie łuków (aby przechyłka toru nie przekroczyła pewnej granicy), a stąd kolosalne trudności prowadzenia trasy. Uniknąć tego można przez zastosowanie n. p. systemu Behra, który ma być użyty w Brukseli, lub też systemu kolei wolnowiszącej, o jednej szynie; przy pierwszym bowiem zabezpiecza równowagę odpowiednio dobrany rozkład punktów podparcia poruszającego się wozu, przy drugim zaś pochyla się wóz sam stosownie do siły odśrodkowej, pozostając przytem zawsze w stałej równowadze. Przy tych systemach można zatem użyć znacznie mniejszych promieni łuków, ale za to, dla uniknięcia szkodliwych wstrząśnień, koniecznem jest użycie długich i dokładnych krzywych przejściowych.

Przechodząc teraz do praktycznego zastosowania wyprowadzonych wzorów, zauważyć muszę przedewszystkiem, że w każdym danym przypadku można krzywą przejściową zrobić dłuższą lub krótszą, obierając stosownie wielkość parametru a. Im dłuższa jest ta krzywa, tem łagodniejszy jest spadek zewnętrznej części toru z łuku do prostej i odwrotnie; równocześnie jednak tem większego skrócenia musi doznać promień łuku, jeżeli nie rozporządzamy do woli szerokością całego założenia, czyli odstępem obu równoległych prostych części toru, który krótko osią małą ($2R$) toru nazywać będziemy. Rzut oka na fig. 1 i 2 przekonywuje o tem dostatecznie. Nie ła-

two wysnuć z tego konkretne liczby, jednakowoż powyższe względy muszą służyć za oryentacyę przy projektowaniu kształtu toru. Mogą tu zachodzić następujące główne przypadki:

1. Oś mała (R) i oś wielka ($2D$) normalnej linii obiegu: (fig. 2) są w pewnych granicach dowolne.

2. Oś mała jest dana

3. Oś wielka jest dana

(Ciąg dalszy nastąpi).



KORESPONDENCYE.

Wiedeń 24. czerwca 1897.

Ogólnym tematem rozmów cyklistów wiedeńskich są ostatnie wyścigi na torze w Praterze. Tor ten zyskał obecnie bardzo wiele przez zbudowanie nowych trybun, które jak w poprzednim miesiącu donosiłem, uległy były do szczętu pożarowi. Architekt Eustachio wywiązał się znakomicie ze swego zadania, budując trybuny nie tylko pod względem architektonicznym skończone, lecz także dające sposobność objęcia okiem toru z każdego miejsca, a zarazem chroniące przed skwarem słonecznym lub deszczem. Po obu stronach loży dworskiej ciągną się trybuny szerokokość 40 m., 9·70 głębokie, a 11 m. wysokie, obejmujące 500 numerowanych miejsc i 26 lóż. W parterze mieści się garderoba dla 70 cyklistów, 17 gabinetów dla maszyn wyścigowych, pokój dla inspektora toru, pokój dla posiedzeń i pokój dla służby. Zarazem są tam dla wyścigowców tusze i łazienki.

Wyścigi rozłożone były na dwa dni 17. i 20. bm., a główną nagrodę zwycięzcy „Derby" wiedeńskiego stanowiła kwota 1000 koron i nagroda honorowa „das blaue Band".

Walka o premię tę była tem zaciętszą, że od chwili istnienia nie była jeszcze w rękach austryackich. Pierwszym jej właścicielem był Niemiec Lehr, drugim amerykanin Banker, trzecim belgijczyk Huet. Zgłosiło się do „Derby" wielu dzielnych cyklistów, wymienić dosyć tylko starego mistrza Lehra, który swego czasu był pierwszym w Europie, prócz niego stanęli: Arend posiadacz berlińskiej „goldene Armbinde", Francuz Prevost, z Gracu Büchner, Seidl i Bleitling i w. i. Szczególną sympatyą cieszył się Lehr, właściciel fabryki kół w Frankfurcie nad Menem. Pierwszego dnia mniej on miał powodzenia, był bowiem po całodziennej podróży znużonym, drugiego jednak dnia w jednym biegu przybył pierwszy do mety, co publiczności dało sposobność do kolosalnych owacyi. Ostatecznie zdobył „das blaue Band" Büchner z Gracu, drugą nagrodę Lehr, a trzecią Arend. Młody a olśniony dotychczasowemi powodzeniami Arend protestował prawie po każdym biegu, a wreszcie w gniewie znikł z toru. Wielkie zaintoresowanie budził tandem-handipac, gdzie Büchner-Seidl o 100 m. byli w tyle i mieli nadzieję mimo krótkiego biegu (1609 m.) pierwsi przybyć do mety, musieli jednak ustąpić z placu z powodu pęknięcia pneumatyka i przerwania łańcucha. Ważą oni razem 160 kg. i nie byli nigdzie dotychczas na tandemie pobici. Ostatni bieg 50 km. zdobył znany z wytrwałości cyklista Greger z Gracu, prowadzony przez czworak i trojak, które znakomicie się zastępowały. Greger pobił począwszy od 10 km. wszystkie austrjackie rekordy, jadąc 50 km. w 1 godz. 8 min. $59\frac{4}{5}$ sek. W 1 godz. przyjechał 43·559 km.*)

Za inicjatywą redakcji sportu, dziennika „Neues Wiener Tagblatt" rozwinęła się silna agitacja składkowa na nagrodę „Grosser Preis von Wien 1897". Wyścigi odbędą się w dniach 5., 8. i 12. września br. Składki postępują szybko i do dnia dzisiejszego wpłynęło już przeszło 3000 koron, jest zatem nadzieja, że nagroda będzie wysoką, co znęci wielu wyścigowców.

Staraniem austr. Touringclubu (Oe. T. C.) rozpoczęto budowę drogi 15 km. szecjalnie tylko dla cyklistów. Droga ta 4 m. szerokości, prowadzić będzie wzdłuż Dunaju na nasypie ochronnym, aż do Lang-Enzersdorf. Podobne drogi, zwane bankietami, są już zbudowane z Wiednia do Purkersdorfu i Moedlingu. Jest to wielka wygoda dla cyklistów, módz po równym terenie swobodnie, nie mając styczności z przechodniami lub wozami, zażywać zdrowego sportu kołowego.

W. Krzepowski.

---

*) Światowy godzinny rekord Anglika Stocksa wynosi 51.907 km.

Zgierz pod Łodzią.

Choć Zgierskie T. C. zalicza się do mniejszych Tow. cyklowych w Królestwie, a jednego z samodzielnych na prowincji, bardzo mało ustępuje pod względem sportowym swojemu sąsiedniemu Paryżowi jakim jest Łódź. Jeźdźców ma niewielu, są jednak między nimi siły pierwszorzędne, jak p. C. Freudenreich, który niedawno w Kaliszu dowidł, że stoi prawie na równi z p. Barańskim, znanym mistrzem warszawskim.

Do dziś wypada jednak orzec, że p. Freudenreich jest lepszym jeźdźcem torowym niż szosowym, na szosie bowiem ma zawsze do walczenia z jakiemiś wypadkami, jak i tym razem w wyścigach wyłącznie dla członków Z. T. C. odbytych 12. bm. na szosie Łowickiej.

Biegów było 4 o następującym rezultacie:

Bieg główny 10 wiorst: startuje 5 jeźdźców. Pierwszy przybywa do mety E. Lier, warszawiak w 22 min., zdobywając żeton srebrny duży, drugi Wł. Makarczyk srebrny mały w 23 : 30, trzeci Żmigrodzki w 24 : 30 bronzowy duży.

Bieg zachęty 6 wiorst: startuje 4 jeźdźców. 1. Gaszyński w 16:00, mały srebrny, 2. Żmigrodzki w 16:30, duży bronzowy, 3. Chilewski w 17:00, mały bronzowy.

Bieg wyrównania 6 wiorst: 1. E. Liehr w 13:30, duży srebrny, 2. Wł. Makarczyk w 12:30, mały srebrny, w biegu wycofało się 3 jeźdźców.

Na koniec pocieszenia, w którym zdobył żeton bronzowy p. W. Ulatowski, na dystansie 4. wiorst. *R*



Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe D a g o b e r t a T i m a r a, NW. Berlin, Luisenstrasse 27—28. (Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze b e z p ł a t n i e wszelkich informacyi co do patentów nowych wynalazków i t. p.)

Kl. 63.

D. 7694. Sprężyste koło metalowe do wszelkiego rodzaju pojazdów. — J. Davis, Londyn.

E. 5144. Przenośnia do kół z użyciem siły rąk i nóg. — R. Edgar, Glasgow.

H. 17392. Rama do kół z sprężynowem wiązaniem. — H. Hardy, Nowy York.

K. 14500. Obręcz gumowy, składający się z leżących obok siebie komórek, dających się rówocześnie napompować. — F. Kalina, Postelberg (Czechy).

G. 11157. Sposób budowania dzwon z papieru i t. p. — J. C. Grant, Kensington.

A. 4961. Przenośnia dźwigniowa do kół. — A. F. Abrahamsohn-Boxendorff, Paryż.

V. 2733 Przyrząd do zmiany przenośni u kół. — F. H. Vagt, Grossensee.

M. 13120. Koło sprężynowe z dwoma koncentrycznemi dzwonami i stycznemi sprężynami. — E. C. Martin, Heatherhea Caulfield (kol. Victoria).

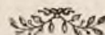
K. 15026. Sprężynowa przenośnia do kół. — A. Knocke, Hannover.

A. 5135. Pneumatyk z pooddzielanemi komorami. — R. Ashoroft i E. Sturgess, Birmingham.

A. 5135. Koło do składania z przednią przenośnią. — E. Alten, Charlottenburg.

B. 19522. Siodło składające się z dwóch oddzielnych poduszek. — Th. E. Beck, Newark (N. Jersey).

L. 10968. Hamulec działający przez wstrzymywanie pedałów. — W. A. Leggo, (N. York).



Ruch Towarzystw.

Sprawozd. oddziału kolarzy „Sokoła" przemyskiego.

Zarząd oddziału stanowili druhowie: Meisner Karol, przewodniczący; Wondraczek Jan, zast. przew.; Sawicki Włodzimierz, sekretarz i skarbnik; Schulz Jan, zast. sekr.; Wesołowski Aleksander, gospodarz; Guzik Ztanisław, zast. gosp.; Pawulski Władysław i Borucki Stanisław, członkowie zarządu.

Po śmierci druha Wesołowskiego Aleksandra (10. lutego 1896) objął czynności gospodarza druh Guzik Stanisław, a jako zastępca Pawulski Władysław.

Do oddziału kolarzy należało z początkiem roku 1896 członków 35, w ciągu roku 1896 wstąpiło 22, wystąpiło 16, wykreślono 7, pozostaje zatem z końcem r. 1896 członków 36.

Posiedzeń zarządu oddziału w r. 1896 było 6, zebrań ogólnych członków oddziału 2.

Z czynności zarządu w tym roku podnieść należy: Udział w ankiecie, zwołanej przez magistrat miasta, celem unormowania jazdy na kole w obrębie miasta; zaprowadzenie nauki jazdy na kole dla pań i wojskowych w sali „Sokoła“ w sezonie zimowym: uregulowanie opłat za wypożyczanie kół przez członków: ułożenie i urządzenie jazdy rozstawnej na przestrzeni Kraków-Przemyśl i uczty po tejże jeździe; danie pomocy w wyścigach drogowych oddziału kolarzy lwowskiego „Sokoła“ i przyjęcie gości ze Lwowa.

Naukę jazdy na kole pobierało w r. 1896 członków Towarzystwa 17, nie należących do Towarzystwa 12, pań 4, uczniów szkół publicznych 9, razem 42 osób, w 306 godzinach. Naukę udzielali druhowie: Wondraczek, Guzik i Pawulski.

W wycieczkach wspólnych — których w tym roku było 13, a które pod względem organizacyi, kierunku drogi, przebytej przestrzeni, nie dorównały zeszłorocznym (1895) — wzięło ogółem udział 66 członków i 5 gości, a długość przebytej drogi wynosi 944 kilometrów. Słabszy udział w wycieczkach usprawiedliwić należy przygotowaniem się druhów do 3. zlotu sokolego w Krakowie i nader niesprzyjającą pogodą w dnie świąteczne.

Jak w zeszłym roku oddział nasz był pierwszym w Galicji, którzy urządził ćwiczenia rejowe publiczne, jako odpowiadające najbardziej charakterowi kolarzy „Sokoła“ — tak obecnie był pierwszym w Galicyi co do urządzenia jazdy rozstawnej na przestrzeni Kraków-Przemyśl, która odbyła się dnia 14. czerwca 1896.

Udział w jeździe rozstawnej, oprócz członków naszego oddziału, wzięli druhowie-kolarze z Towarzystw sokolich, należących do związku okręgu przemyskiego, członkowie zaś oddziałów kolarzy sokolich Towarzystw, położonych na drodze Kraków-Przemyśl wspomagali naszych uczestników z prawdziwie sokolą uprzejmością i poświęceniem, w wykonaniu tego trudnego przedsięwzięcia, za co na tem miejscu składamy tym wszystkim zacnym druhom serdeczne sokole podziękowanie: Czołem!

Szczegółowy rozkład i program jazdy rozstawnej, tudzież bardzo obszerną korespondencyę z przydrożnemi Towarzystwami i władzami wykonał nader sumiennie i umiejętnie druh Wondraczek, który był kierownikiem całej czynności. Za urządzenie i należyte wykonanie jazdy rozstawnej otrzymał oddział nasz uznanie w pismach fachowych i w dziennych.

Po jeździe rozstawnej odbyła się wieczornica w sali „Sokoła“ przy współudziale około 100 druhów, oraz reprezentanta Klubu cyklistów lwowskich druha K. Hemerlinga, tudzież dra Lucyana Lityńskiego, prezesa przem. Klubu cyklistów. — W czasie wieczornicy reprezentant Klubu cyklistów lwowskich druh K. Hemerling wręczył członkowi naszego oddziału druhowi Władysławowi Pawulskiemu złoty pierścień jako honorową odznakę Komitetu wyścigów we Lwowie za wytrwałą i piękną jazdę na kole.

W czasie wyścigów drogowych na przestrzeni Gródek-Przemyśl, urządzonych przez oddział kolarzy „Sokoła“ lwowskiego dnia 20. września 1896, współdziałali nasi kolarze, a następnie urządzili przyjęcie dla gości lwowskich w gmachu „Sokoła“.

W wyścigach, urządzonych przez klub cyklistów we Lwowie d. 7. czerwca i 11. października 1896, przez oddział kolarzy „Sokoła“ we Lwowie dnia 12. lipca b. r. (drogowych) i przez oddział kolarzy „Sokoła“ sanockiego w Rymanowie dnia 9. sierpnia 1896 wzięli udział, a to: druh Pawulski Wład. we wszystkich wyścigach, druh Czajkowski Kazim. w dwóch, zaś druhowie Gottlieb Herman, Strzelecki Romuald i Wechtersbach Adolf w jednym wyścigu.

Nagrody zdobyli: druh Pawulski Wł. 1 medal złoty i 3 srebrne, a druhowie: Gottlieb i Wechtersbach medale srebrne.

Stan kasowy oddziału wykazuje czysty zysk 176 zł. 7 ct., z którego kwota 100 zł. pozostaje jako pożyczka, udzielona w roku 1895 funduszowi budowy gmachu „Sokoła“.

Inwentarz oddziału, zniszczony bardzo przez użycie do nauki jazdy, dzięki zapobiegliwości i uznania godnej pracy gospodarza druha Guzika, znajduje się w dobrym stanie i przedstawia wartość w kwocie 470 zł. 56 ct.

Nauka jazdy i ćwiczenia na kole odbywały się w porze zimowej w sali gimnastycznej „Sokoła“, zaś w porze letniej od 15. maja do końca września na boisku letniem na Zasaniu.

Czołem!

Karol Meissner,
przewodniczący oddziału.

Oddział kolarski Sokoła krakowskiego

odbył doroczne walne zgromadzenie w kwietniu w gmachu Sokoła. Do zarządu wybrano napowrót dd. dra Filimowskiego, Zelka, Białkowskiego, Eberta, Gruszczyńskiego i Schneidra, świeżo zaś dd. Kolbego, Mitschkę, Rudawskiego i Szczurkowskiego.

Z wniosków postawiono dwa ważniejsze i tak d. Skaza w kwestyi mundurowej, tej osnowy, by członkowie Oddziału nareszcie ściśle się zastósowali do istniejących już od roku przepisów, a nawet aby na przyszłość dopuszczać do wspólnych wycieczek tylko tych członków, którzy ukażą się w przepisanym granatowym mundurze.

Drugi wniosek d. Tucha poleca nowo wybranemu Zarządowi wystaranie się od Wydziału Sokoła jeszcze w tym roku kwoty 4 do 5 tysięcy złr. na własny tor wyścigowy, do której wnioskodawca z chęcią dostarczy planów i kosztorysów.

Oba wnioski, a zwłaszcza ostatni, przyjęto znaczną większością głosów.

Na pierwszem posiedzeniu nowy zarząd ukonstytuował się w następujący sposób:

Przewodniczący: Filimowski, zast. przew. d. Kolbe, sekretarz d. Ebert, kapitan jazdy: d. Białkowski, zastępca kapitana d. Szczurkowski, gospodarz: d. Schneider.

Wielką stratę ponosi oddział przez przeniesienie sędziego d. Zelka do Bochni, którego gorliwość i sumienność w wykonywaniu na siebie wziętych obowiązków należy do żadkich niestety objawów w naszem dzisiejszem społeczeństwie.

Dla uzupełnienia zarządu powołano do niego d. dra Dolińskiego.

Wycieczkę inauguracyjną odbył Oddział d 23. zm. przy niestety mało licznym udziale. Pokazało się i tutaj, jak uzasadniony jest wniosek p. Mikolascha (przedostatni zeszyt »Koła«), postanowiono więc na przyszłość do niego się zastosowywać, i większe wycieczki na dwie, lub nawet trzy części rozdzielać.



KRONIKA.

— Niesumienny prenumerator. W jednem z amerykańskich pism czytamy: Człowiek, który używa własnej brodawki za spinkę do kołnierza, który z tyłu na zderzakach wagonu siada, by oszczędzić sobie wydatku na jazdę koleją, który w nocy zatrzymuje zegarek, by powstrzymać zużycie, który z oszczędności nie daje kropki nad i, nie przekreśla ł — może być mimo to wszystko gentelmanem w porównaniu z człowiekiem, który przez kilka miesięcy otrzymuje regularnie pismo, a potem zwraca je pisząc: »nie przyjmuje się« — lub »zaprenumerowałem z drugiej ręki«.

— Przebudowa toru L. K. C. z powodu ustawicznych słot uległa dość znacznej zwłoce. Tor jest już wywalcowany i ubity i rozpoczęto już smołowanie powierzchni, tak, iż w pierwszych dniach lipca powinienby być oddanym do użytku wyścigowców.

— Wyścigi lwowskiego Tow. Kolarzy wyścigowców na przestrzeni 30 km. (ze wzrotem) odbędą się dnia 4. bm. Start na rogatce Stryjskiej o godzinie 4 po południu.

— Corso kwiatowe cyklistów wchodziło w program festynu urządzonego dnia 27. z. m. na korzyść „Związku rodzicielskiego". Dość szczupłe grono jeźdźców, bo zaledwie 20 i kilku, wzięło w niem udział, a to z powodu, iż towarzystwa kołowe lwowskie za późno zostały zaproszone do wzięcia w niem udziału, tak iż nie mogło być mowy o godnem przysposobieniu się. Mimo tego przedstawiało się to *corso* na zdobnych w kwiaty rowerach nawet w tej szczupłej ilości uczestników (przeważnie członków O. K. S. Lwowsk.) bardzo wdzięcznie.

— Ruchliwy zarząd O. K. S. Nowosądeckiego postarał się w niektórych miejscowych i okolicznych restauracyach i hotelach o zniżki dla cyklistów (zob. rubrykę klubową tego Oddziału). Przykład ten powinien zachęcić wszystkie zarządy Klubów i Oddziałów kolarskich do uzyskania podobnych ulg dla naszych turystów, redakcya zaś nasza umieszczać będzie adresy tych zakładów, które pospieszą z ulgami dla cyklistów.

— Co do przewozu kół na kolejach państwowych istnieją przepisy iż rowery i inne koła mają być przyjmywane jako »pakunek podróżny« z tem jednak zastrzeżeniem, że a) latarki mają być z wszelkich płynów palnych opróżnione, lub b) latarki napełnione muszą być z roweru zdjęte, c) pakunek między ramą roweru lub na kierownicy, lub też z tyłu do siodła umocowany, jest wolny od opłaty. Dla obliczenia należytości za przewóz unormowaną została waga kół, a to: roweru dwukołowego z jednem siedzeniem 20 kg., z dwoma siedzeniami 30 kg., tricykla z jednem siedzeniem 40 kg., z dwoma siedzeniami 50 kg.

— Cyklista bez nogi. P. Stefann Niezgoda Marynowski, liczący lat 29, z zawodu farmaceuta, pracujący obecnie w Warszawie, zapadł był (wskutek uderzenia) na zapalenie okostnej w stopie lewej nogi, co w następstwie nieumiejętnej lub nie dość troskliwoj pomocy lekarskiej na prowincyi, pociągnęło za sobą próchnienie kości, a następnie odjęcie nogi powyżej kostki. Operacya powiodła się szczęśliwie, poczem używać zaczął p. M. różnego rodzaju sztucznych nóg, żadne z nich jednak nie odpowiadały w zupełności potrzebie, aż dopiero przed dwoma laty zbudował p. M. warszawski ortopedysta Koch sztuczną nogę swego po-

mysłu, która nie pozostawia nic do życzenia. Dzięki temu przyrządowi, chodzi p. M. i stąpa zupełnie prawidłowo a nawet tańczy, jeździ konno, i od kilku miesięcy jeździ na rowerze, tak, iż nie podobna wcale poznać, że ma jednę nogę sztuczną. Co więcej, p. M. wsiada na rower łatwo z pedału właśnie tą sztuczną nogą i pedałować może nawet bez pomocy nogi prawej.

— Rower w praktycznem użyciu. Nawet w takiej mieścinie jak Ropczyce znajdują się ludzie używający praktycznie tego wehikułu. Ma tam pracownię szewską, szanowany powszechnie szewc p. Kurzawa, którego niejednokrotnie widzieć można — często z zawieszonem na kole obuwiem — spieszącego osobiście do swoich odbiorców.

— W lipcu br. odbędzie się w South Bend w Stanach zjednoczonych północnej Ameryki zlot towarzystw gimnastycznych Sokół, w którego program wchodzić też będą wyścigi kolarskie.

— Jedenaście uwagi godnych reguł znachodzimy w jednem z angielskich pism medycznych: 1. Jeżeli ktoś nie ma czasu do użycia potrzebnego ruchu, to musi później mieć czas na chorowanie. 2. Ciało i dusza są dwa dary Boże, przed Bogiem więc jesteśmy odpowiedzialni za ich należyte utrzymanie. 2. Ćwiczenia fizyczne zwiększają stopniowo nasze siły i dają nam potrzebną moc do stawienia chorobom oporu. 4. Ruch dla ciała jest tem, czem praca umysłowa dla ducha. Ciało i duch kształcą się w ten sposób i wzmacniają. 5. Mądry Plato nazwał pewnego człowieka chromym, dlatego że on wprawdzie kształcił swego ducha, lecz przytem zaniedbywał kształcić ciało. 6. Ażeby dojść w życiu do jakichś rezultatów, trzeba być przedewszystkiem zdrowym fizycznie. Środkiem do tego — ruch. 7. Ćwiczenia fizyczne wpływają u młodzieńca na prowadzenie życia moralnego. 8. Rozmaite niezbyt natężające fizyczne ćwiczenia spólnie z snem, wpływają na zdrowie znużonego muzgu daleko korzystniej, aniżeli wszelkie inne środki. 9. Żelazo rdzewieje, jeśli nie jest w używaniu, ciało choruje, jeśli nie używa ruchu. 10. Człowiek mający tyle zajęcia, iż nie ma' czasu troszczyć się o swoje zdrowie, podobnym jest do rzemieślnika, który nie ma czasu utrzymać w porządku swych narzędzi 11. Jazda na kole jest najlepszem ćwiczeniem ciała dla obu płci i dla każdego wieku. Ona łączy przyjemność z pożytkiem w takim stopniu, że żaden inny sport na świecie nie może iść z nim nawet w porównanie.

— Z torów wyścigowych z dnia 13. zm.

Neunkirchen. Gerger, prowadzony przez 1 trojak, 1 czworak i 3 dwojaki zdobywa mistrzowstwo austryackie na 50 kilometrów w 1:14:10$^3/_5$. W wyścigu inauguracyjnym na 2000 m. wygrywa Reuther w 3:56$^3/_5$. W wyścigu dwojaków (tandemów) zwyciężają Reuther i Dietrich w 4:47$^4/_5$.

Bruksela. W matchu między Chinnem a Houbenem zwycięża Chin w obu biegach.

Paryż. W matchu między Huretem a Taylorem na 50 mil. ang. zwycięża Huret, prześcignawszy przeciwnika o 5 okrążeń w czasie 1:45:46$^1/_5$.

Praga-Bubno. Mistrzowstwo czeskie (2000 m.) zdobył w biegu rozstrzygającym Vodilek w 4:43. W biegu głównym na rowerach (6000 m) zwyciężył 1. Reininger w 9:02$^3/_5$, 2. Vodilek, 3. Heidenreich na dwojakach zaś (5000 m.) 1. Reininger-Goss w 6:54, 2. Bracia Heidenreich, 3. Kolesa-Kratky.

— Wielkie kolarskie „Derby" austryackie, składające się z wyścigów na 10.000 m., 1.000 i 5000 m. rozstrzygnięte zostało dnia 20. zm. Pierwszą nagrodę uzyskał Büchner, drugą Lehr, trzecią Arend.

Do ciekawych biegów w dniu tym należał wyścig 50 km., w którym przybył 1. Gerger w 1:8:59$^1/_5$ (austr. rekord), 2. Dietrich 1:11:53, 3. Larwin w 1:13:34$^2/_5$, 4. Bleyer.

— Jazda dystansowa z Moskwy do Petersburga wyznaczona jest w tym roku na 27., 28. i 29. lipca. Start 27. o godzinie 9$^1/_2$ rano w Moskwie. Pierwszego dnia do Tajroka 208 wiorst, gdzie zostanie kontrola o godzinie 9 zamknięta, a jeźdźcy, którzy w tym czasie nie przybędą, będą wyłączeni od dalszego wyścigu. Dalszy ciąg jazdy dnia 28. o godzinie 3 rano i kończy się tegoż dnia w Nowogrodzie 218 wiorst, gdzie kontrola będzie o godzinie 10 wieczór zamknięta. Trzeciego dnia wyjazd o godzinie 6 rano do Petersburga 164 wiorst, na którą to przestrzeń wyznaczono najwyższy czas 10 godzin. Meta na torze w Carskiemsiole, gdzie ma być jeszcze przejechane 1$^1/_2$ okrążenia. Pierwszy zwycięca otrzyma przedmiot wartości 800 rubli, złoty medal i tytuł mistrza rosyjskiego w jeździe drogowej.

— W wyścigu 24-godzinnym o złoty puchar (Bol d'or) w Paryżu, który się odbył 27. czerwca przybył 1. Stein zrobiwszy 764 km. 826 m., 2. Aries (748·533), 3. Chevogeon (627).

— W matchu między Bourillonem a Protinem w Leodyum (Liége) w Belgii przebywa w 1. biegu 1. Protin, 2. Bourillon, w 2. biegu 1. Bourillon, 2. Protin.

— Jacquelin, który odbywa właśnie służbę wojskową, otrzymał od ministerstwa wojny pozwolenie brania udziału w wyścigu o wielką nagrodę miasta Paryża.

— Wyścigi artystów w Longchamps cieszyły się nadzwyczajnem powodzeniem. Mistrzow-

stwo artystek (7 km.), w którem wzięło udział 16 dam, wygrała Marya Puget w 13 : $55^2/_5$. Odbyły się też wyścigi na samochodach na przestrzeni 7 km. Uroczystość zakończyła się wspaniałem „corsem“ kwiatowem.

— W wielkich wyścigach amatorów z Medyolanu do Turynu (140 km.) o kubek królewski przybył do mety pierwszy Ciceri z Medyolanu w 5 godz. 9 min., o dwie długości koło za nim Cisotti, jako 3. Beccaria z Pawii.

— Dnia 14. z. m. odbył się wyścig drogowy z Nowogrodu do Petersburga (180 km.). 1. Tymiński w 6 godz. 54 min., 2. Szarlo, 3. Tolmaszow, 4. Osipow, 5. Markow.

— Do wyścigu Frankfurt-Strassburg-Frankfurt mimo słoty stanęło 20 z. m. 22 współzawodników. Wszyscy musieli ustać w Heidelbergu z powodu dróg nie do przebycia. Do wyścigu tego zostanie oznaczony nowy termin.

— Zaproszenie do wyścigów odbyć się mających na Odeskim torze w dniu 11. lipca br. Biegi; 3, $7^1/_2$, 15 i 50 wiorst. Nagrody: Żetony złote i przedmiot wartościowy. Warunki: Koszta przejazdu ze Lwowa do Odesy i z powrotem (II klasą) oraz utrzymanie w drodze, przyjmuje Odeski Klub na siebie. Od dnia wyjazdu ze Lwowa do dnia powrotu po 5 r. dziennie dyet. Życzący stawać do biegów zechcą łaskawie powiadomić telegraficznie konsula Warsz. Tow. Cyk. w Odesie p Leona Baranowskiego, ulica Richelieu Nr. 28. w Odesie.

O. K. S. Nowosądeckiego.

Zarząd Oddziału kolarzy podaje do wiadomości, że opłata dla 2-kołowego roweru z jednem siedzeniem wraz z wliczonym już stemplem (5 kr.) wynosi: z NOWEGO SĄCZA do:
St. Sącza 10 ct., Rytra 13 ct., Żegiestowa 21 ct., Żegiestowa zdroju 25 ct., Muszyny 29 ct., Orłowa 54 ct., Grybowa 21 ct., Stroż 21 ct, Gromnika 33 ct., Tarnowa 45 ct, Krakowa 77 ct., Gorlic 33 ct., Jasła 41 ct., Krosna 53 ct., Limanowy 21 ct, Osielca 53 ct., Makowa 57 ct. i Krakowa via Sucha 79 ct.

Organem Oddziału kolarzy Tow. gimnastycznego Sokół w Nowym Sączu od 1. lipca 1897 jest dwutygodnik „Koło“.

Przewodniczący: T. Kurnikowski, sekretarz: J. Iwaniszów, do nich należy adresować listy.

Uchwały tyczące się miejscowych.

1. Sekretarz wystawia dla członków legitymacye bezpłatnie za złożeniem stempla za 50 ct. — dla „dzikich“ za opłatą 50 ct.

2. Skarbnik: J. Fiałkowski wydaje numera (czerwonobiałe) dla członków za sztukę po 20 ct., dla dzikich numer (niebieskie pole biały numer) po 40 ct., dla wojskowych numer (żółtoczarny) po 40 ct, (po przeniesieniu do innego garnizonu przy oddaniu numeru zwraca skarbnik 20 ct.).

3. Odznaka oddziału do noszenia na czapce kosztuje 1 złr. 15 ct, przy wystąpieniu za nieuszkodzoną zwroca się 1 złr.

4. Dzień, godzina i kierunek jazdy wspólnych wycieczek ogłoszone są za szybą wystawowa w handlu p. Oleksego.

5. Przypominamy, że mundur oddziału kolarzy jest szary, jako jedyny u nas na kurz i błoto.

6. Przepisy kolejowe przy ładowaniu rowerów na kolei i ceny przewozu ze Sącza do innych stacyj — jak również inne ogłoszenia tyczące się kolarzy są przybite w Sokole.

Uwagi dla swoich i zamiejscowych.

Po przeprowadzeniu dotyczącej korespondencyi zawiadamy:

1. Kolarz bez względu na narodowość będący z kołem w drodze, a mający odznakę na mundurze i legitymacyę oddziału lub klubu przy sobie, korzysta dla swej osoby w restauracyach kolejowych w Tarnowie, Stróżach i Nowym Sączu przy wyrównaniu rachunku z cen, jakie przysługują pp. urzędnikom kolejowym (*regie*) w Jaśle zaś ustanowione są dla nas ceny takie, jak dla publiczności z miasta. Restauracya w Muszynie daje 25% zniżkę przy potrawach, a 30% przy napojach.

2. W hotelu krakowskim w Nowym Sączu za pokój 90 ct., objazd z 3 potraw 50 ct., w hotelu Imperial J. Altschülera pokój z usługą 95 ct.

3. W gmachu Sokoła są 3 łóżka. (Stróż na miejscu w suterynach od ulicy). Nocleg 40 ct., czyszczenie roweru lub posełki do miasta według ocenienia gościa.

4. W razie liczniejszego zjazdu, jeżeli co najmniej 12 lub więcej rowerów ma być koleją przewiezionych z jakiejś stacyi należy 3 godziny naprzód zawiadomić dotyczącą stacyę (urzędnika ruchu), by potrzebny wóz lub ładowanie na poprzednich stacyach tak mogło być zarządzone, ażeby się znalazło miejsce dla postawienia rowerów, w przeciwnym razie rowery muszą leżeć, na sobie ulegając połamaniu (cośmy już doświadczali.

J. Iwaniszów *T. Kurnikowski.*

„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów“.

w Krakowie.

W miesiącu czerwcu zostali przyjęci do T. M. C. następujący panowie: z konsulatu Sondershausen: Reis Emil, Rebling Wilhelm. — Kaczkowski Władysław z Balic pod Krakowem, Zeindler Adam wprowadzony przez konsula W. Pawulskiego.

Zygmunt Ziembicki, sekretarz T. M. C.

Okazała i cenna premia dla naszych prenumeratorów.

Wskutek umowy, zawartej z wydawnictwem wspaniałego dzieła „*Les chiens de chasse et la theorie de la chasse*“, które się w najkrótszym czasie pojawi, możemy je dostarczyć naszym prenumeratorom

za połowę ceny

Znakomite to dzieło sztuki, może być ozdobą najwykwintniejszego salonu, a będzie dla każdego myśliwego i miłośnika sportu najpraktyczniejszym, najbardziej zajmującym i najpożyteczniejszym, a przytem prawdziwie artystycznie wykonanym przewodnikiem.

W przeszło 100 wspaniałych akwarelach przedstawione są wszelkie rasy i najpiękniejsze typy psów, wraz z szczegółowymi opisami; dalej mieści się tam około 150 doskonałych rysunków, odnoszących się do teoryi łowiectwa, tresury psów, polowania na grubego zwierza itd. itd. Z tego można mieć pojęcie o użyteczności tego dzieła, zwłaszcza, że jest ono przepełnione znakomitemi wskazówkami praktycznemi. Wydanie nadzwyczaj staranne na wspaniałym papierze.

Dla naszych prenumeratorów: Cena w naszej administracyi z przesyłką **5 franków**.

Dla nieprenumeratorów Cena **10 franków**.

Wysyłka za przesłaniem należytości lub za po braniem pocztowem.

— **Prosimy o rychłe nadsyłanie przedpłaty na bieżący kwartał** dla uregulowania nakładu.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

Rok III. Dnia 15. lipca 1897. Nr. 14.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya **we Lwowie,** ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

Wycieczka kolarza na Mazury Pruskie.

Z notatek podróżnych ułożył
STANISŁAW MAJEWSKI.

(Ciąg dalszy.)



VI.

Żegluga. — Rybołowstwo. — Mikołajki. — Postój w Isnotach. — Mowa ludu. — Szkoła.)*



Cztery powiaty przeglądają się w kryształowych toniach mazurskich jezior.

Najwięcej południowy, Jansborski, poprawniej Piski, przytykający do granicy gub. Łomżyńskiej, zaledwie 20% ludności niemieckiej, rozrzuconej po miastach mający.

Na północny wschód od niego Lecki, silniej zgermanizowany, bo na 42000 ogółu ludności, 22000 mazurów liczący.

Na północny-zachód powiat Ządzborski z 37000 ludności. W tem 25000 polaków.

Na samym północnym krańcu, Węgoborski, jak to wyżej powiedziałem, zupełnie już prawie niemiecki. Ma on 45000 ludności, a w tem tylko 15% mazurów.

Wielkie też wody Pojezierza Pruskiego wskazują nam kierunek parcia germanizacyi, idącej od północy ku południowi.

Główny ruch spławny, jakby w przeciwieństwie do prądów germanizacyjnych, odbywa się znów odwrotnie, od południa ku północy, od Sniardwego jeziora, i dalej po za niem położonych borów puszczy Jańsborskiej ku Węgoborkowi.

Niezmierzone obszary tych lasów, dobrze przez rząd zagospodarowanych, dostarczają ciągle masy budulcu i drzewa opałowego, które, przepływając cały szereg mazurskich jezior, żegnają swe puszcze macierzyste, by iść w służbę niemiecką.

Owoce sztuki inżynierskiej, kanały i śluzy, rozrzucone tu i ówdzie, łączą te malownicze wody. Świadczą one, ile trzeba było trudu, by dać możność tratwie lub parostatkowi przebyć przestrzeń od Jańsborka, t. j. od Warzna (Worschac-See) przez Seksty, Swiardwy, Tałty, Jagodno i Niegocin, dalej pod Lecem przez Kisajno, Dargejmy i Mamry aż do Węgoborka. Dalej już bystra rzeka Węgorop unosi wody Mamrów do Pregoły i do Bałtyku.

W kierunku południowym tylko rybacy spławiają swój towar przez Seksty, kanał Jegliński i Warzno do rzeki Pissy, aby dalej Narwią i Wisłą dostawić go do Warszawy.

Na jeziorach mazurskich kwitło oddawna rybołóstwo. W celu dostawy do

---

*) Mapkę „Jezior mazurskich", nie dołączona wskutek pomyłki Ekspedycyi do poprzedniego nru, znajdą czytelnicy w tym numerze.

Warszawy, budowano długie łodzie, ryby ładowano w kadzie i przymocowywano po kilka do łodzi.

Ryb jest wiele i różnego gatunku. Miano raz złowić szczupaka 34 funty ważącego, a suma 16 stóp długiego. Bywały tak obfite połowy, że z jednego niewodu 50 beczek różnemi rybami napełniano.

Łatwoby mi było dużo podać jeszcze wiadomości i szczegółów o wielkich mazurskich jeziorach, ale dość tego, wolę opowiedzieć jak dalej od Lecu jechałem, a może po drodze znów gdzie pogawędzimy.

Od Leca szosa biegnie po przesmyku pomiędzy Niegocinem i Kisajnem. Że widoki piękne, że oko nie wie gdzie się zatrzymać, nie będę już pisał, bośmy te rozkosze razem z lotu ptaka w poprzednim rozdziałe oglądali. Jedziemy więc ku Sztyrławkowi (niem. Stürlack), skąd wykręciwszy na Ryn (niem. Rhein), dotarliśmy do Mikołajek (niem. Nicolaiken), miasta leżącego w pow. Ządzborskim, a rozłożonego po obu stronach wąskiego a długiego jeziora Tałtami zwanego.

Miasteczko niewielkie, bo 3000 m. zaledwo liczące (przeważnie jednak mówiących po polsku), położone jest bardzo malowniczo. Pomysłowi też niemcy sprzedają tu karty pocztowe z widokiem miasteczka od strony jeziora i z napisem „Gruss von Mazuren ‘ (Pozdrowienie z mazurskiej ziemi).

Od Mikołajek mieliśmy zakosztować bocznej drogi przez lasy do Starej Ukty.

Pierwsze 9 kilometrów przejechaliśmy bardzo szczęśliwie, bo choć droga była piaszczysta, jednakże niezgorsze ścieżki pozwalały kołom toczyć się bez zsiadania We wsi dopiero Isnotach, odległe grzmoty i niebo zaciągające się chmurami, zmusiło nas do postoju.

Nie żałowaliśmy tego, bo mieszkańcy siedzieli przed swymi domami i chętnie z nami wszczęli rozmowę.

„A skela to waście jadą ?“

A na odpowiedź naszą, że jesteśmy z Warszawy, spostrzegamy, że mało kto wie nietylko gdzie jest Warszawa, ale nawet że jest na świecie.

„Toście to waście na tych kółkach przyjeszali, a jakeście to trachili ?“

Znów udzielamy odpowiedzi i dowiadujemy się, że niektórzy szczególniej co w wojsku służyli, doskonale się na „land-

kartach“ (mapach szczegółowych) znają. Jeden bywalec natychmiast nam pokazał swoją wioskę na naszej mapie.

Zapuściwszy się w dłuższą gawędę zauważyłem, że mazur mówi:

cilk	zamiast	wilk	psiwo	zamiast	piwo
życica	„	żywica	stela	znaczy	stąd
cianek	„	wianek	skela	„	skąd
łuszy	„	uszy	noja	„	nam
łósmy	„	ósmy	woja	„	wam

Wogóle jednak zmiany są bardzo nieznaczne.

Najbardziej rozśmieszyło nas używanie wyrazu „zdechł“ zamiast „umarł“.

I tak, jeden chłopczyna, zapytany czy jest tamtejszy, odpowiada: „ja jestem urodzony w Rusyi (Rossyi), ale jakem był 5 roków, matka mi „zdechła“ i przyjeszałem tu do familii“.

W pierwszej chwili dla nieoswojonego ucha wydaje się, że ci ludzie żartują używając tego wyrazu, pokazuje się jednak, że co kraj to obyczaj.

Chmura ciągle wisiała na niebie i pomrukiwała groźnie, radzi więc nie radzi, rozpytywaliśmy obecnych o ich kraj, o wioskę i stosunki rodzinne. Aż jeden mazur rezolutniejszej natury (co sługiwał w wojsku) rzecze: „myśmy waściom wszyćko opowiedzieli, a teraz gadajcie co waście za jedni?“ Kazaliśmy mu zgadywać, to powiada: „z waści jest kunda (sprytny, mądry) — wyście oficery z Rusyi“. Z trudnością udało mi się wreszcie niewiernego z błędu wyprowadzić, ale nareszcie uwierzył i o szczegóły naszego znów życia pytać zaczął.

Z całej powyższej rozmowy dowiedziałem się, że na Mazurach niema prawie zupełnie większych majątków; wszystkie grunta należą do kolonistów, mających od 10 do 100 morgów ziemi, a nieraz i więcej. Mają się też dobrze i widać tę zamożność na każdym kroku.

Żyjąc w dobrobycie i pod cywilizatorską ręką swojej zwierzchności, pamiętają o zewnętrznym porządku tak w swoich własnych chatach, jak i na publicznych drogach. Wszystkie szosy bez wyjątku obsadzone są drzewami, daje to miły cień, a w zimie wskazuje drogę.

(Ciąg dalszy nastąpi).





Notatki z podróży na kole

przez Styrę, Karyntyę, Krainę i Istryę do Tryjestu i Wenecyi.

Skreślił **Wł. Mianowski.**

Z powodu bardzo silnego przeciwnego wiatru, dowiedziawszy się jeszcze, że z wagonu kolejowego ma być w dalszej mej drodze daleko piękniejszy widok, aniżeli z gościńca, który prowadzi grubym lasem, zdecydowałem się z Judenburga do Friesach pojechać koleją, skracając sobie w ten sposób o 56 km. dzienną jazdę na kole. Kroku tego nie żałowałem, gdyż pomiędzy stacyami St. Georgen i Seifling rozpościera się nagle z prawej strony taka piękna panorama, jakiej dotąd nigdy nie widziałem. Linia kolejowa, uczepiona na znacznej wysokości górze, daje możność podziwiać łańcuchy gór Rottemanner Tauern, których turnie sięgają wyżej 2.500 metrów nad poziom morza. Minąwszy pociągiem wieś Neumarkt, St. Martin, kąpiele Einöd, na lewo na wyniosłej skale zamek Dürnstein (ruina na samej granicy Styryi i Karyntyi), docieram do stacyi Friesach, gdzie się kończy mój podjazd koleją.

Mając wiatr teraz prawie za sobą, pewny, że przed noclegiem „narobię“ jeszcze dość kilometrów, zwiedziłem Friesach, położony 637 m. n. p. m., najstarsze miasto w Karyntyi, jeszcze murami i rowami otoczone. Jest to zarazem miejsce klimatyczne, a dokoła sterczące ruiny i kilka zamków nadają miastu niezwykły urok.

Dobrą drogą, ustawicznie z góry, przez Hirt i Zwischenwässern (8 kilom.), Dürnfeld (7 kilom.), z widokami na łańcuch gór Karawanki, już o zmroku, ba nawet w ciemnościach zderzywszy się przed mostem w St. Veit z naprzeciw mnie jadącym cyklistą — obaj byliśmy bez latarń — znalazłem się, po 10-kilometrowej z Dürnfeld drodze, w St. Veit.

Ujechałem w tym dniu 119 klm., a przeciwny wiatr i liczne pieszo przebyte góry odbiły się na mnie niemałem znużeniem.

Nocleg w St. Veit w hotelu „Sterna“ był dobrym, a co ważniejsza, tanim. Pozwoliłem sobie wybrać się z tej miłej miejscowości dopiero o 9 rano, a że wiatr ustał i nastała przepyszna pogoda, mogłem obserwować po drodze liczne zamki i ruiny otaczające dolinę rzeki Glanu, wzdłuż której gościniec się toczy przez miejscowości St. Donat, Zollfeld, Maria-Saal (miejsce odpustowe, z najstarszym kościołem w Karyntyi), a wreszcie dojeżdża się do stolicy Karyntyi, Celowca (Klagenfurt).

Miasto (446 m. n. p. m.), liczące około 20.000 mieszkańców nad rzeką Glan na pięknej płaszczyźnie, otoczonej lesistemi górami. Na południe sterczą góry Karawanki, na zachód jezioro Wörtersee, za którem okazuje się szczyt Dobratsch (2167). Miasto połączone jest z jeziorem Wörter-See na przestrzeni 4 km. kanałem, na którym kursują małe parowce, dowożące publiczność do jeziora. Można się tam jednak także tramwajem dostać. Celowiec posiada po największej części szerokie i proste ulice piękne i wielkie place. Prawie w środku miasta znajduje się tak zwany „Nowy plac“, w środku którego stoi studnia z kamienia, zbudowana w r. 1590, na której umieszczony jest olbrzymi smok (godło Celowca).

Zażywają tu cykliści niezwykłej swobody. Koło zrównane też pod względem praw i obowiązków z każdym pojazdem; dzwonek u rączki koła, w nocy latarka, wymijanie w prawo — w tem mieści się cały regulamin.

Z kościołów godnym widzenia jest kościół farny, z którego wieży, 91 m. wysokiej, wspaniały roztacza się widok. Muzea, fabryki węglanu ołowia (Bleiweiss), fabryki stali, skór, kos i pił i wiele tu innych znajduje się osobliwości. których jednak nie mogłem dla braku czasu zwiedzić, gdyż pobyt mój w Celowcu trwał tylko dwie godziny, poczem, wśród spiekoty południowej ruszyłem w dalszą podróż, napotykając po drodze liczne gromadki kolarzy i kolarek, powracające z wycieczek z nad jeziora. Nadmieniam, że do najpiękniejszych wycieczek z Celowca należy bezsprzecznie wycieczka do jeziora Wörtersee — którędy właśnie prowadziła moja droga. W kilkunastu też minutach znalazłem się nad tem wspaniałem jeziorem.

To największe jezioro w Karyntyi, mające 1700 metrów szerokości i do 85 metrów głębokości, rozpościera się w kierunku wschodnio-zachodnim, 17 kilometrów od Velden do Maria Loretto. Temperatura wody z powodu licznych ciepłych źródeł jest bardzo łagodna, dochodzi bowiem 22—26° Cels. (C. d. n.)



Kronika warszawska.

Motto:

„Aby handel szedł“ . . .

— Więc pan z Warszawy?

— Naturrralnie!!...

— Naturalnego nic w tem nie widzę. Niemniej jednak, przyjmij wyrazy szczerej sympatji...

— Panie — czem sobie zasłużyłem?...

— Miejscem urodzenia. Racz pan zająć miejsce w tej oto szpalcie i opowiadaj — co słychać w waszym światku cyklowym, co zamierzacie, jakie macie recordy, jakie wycieczki, co porabiają profesjoniści i czy góra dynasowska zawsze równie sprężyście przewodzi sportowi??..

— Stop! Stop! Cny lwowianinie, ziomku serdeczny, kolarzu miły —zawiele pytań naraz. Pozwól myśli zebrać, oczy przetrzeć, pióro inkaustem nasycić. A pytaj powoli — niech ci się zdaje, że o jednym pedale pchasz maszynę na Giewont lub Zawrat!

— Więc co słychać u was?

— Nic!

— Co zamierzacie?

— Nic.

— Wasze rekordy?

— Żadne.

— Mój panie pędzlarzu warszawski żartować z siebie nie pozwolę. Albo tłómacz się asan jaśniej — albo... kwita z przyjaźni.

— Przepraszam najmocniej pana lwowianina... ale kiedy... właśnie.. był u nas król Siamski Phra-Paramindra-Somdecz-Chulalonkorn, mieliśmy wystawę inwentarza, mamy jeszcze wystawę introligatorską, graliśmy „kapeczkę“ w totalizatora, popieramy cztery ogródkowe teatrzyki i... i... operetkę lwowską!! Przy takim nawale zajęć... pojmuje...

— Lwowska operetka! No, to jeszcze! Lecz co to ma za związek ze sportem!

Opowiadałeś pan szeroko, że jesteś najrzeczywistszym członkiem największego klubu Kongresówki i wielu mniejszych — a tymczasem jesteś waść niczem — tabaka w rogu na punkcie „cyklowości!"

— I właśnie ta okoliczność dowodzi, że najprawdziwszym z członków wszystkich miejscowych stowarzyszeń sportowych.

— Jakto!!??...

— Bo my, proszę pana lwowianina, idziemy za postępem, dążymy do ulepszeń i staramy się na każdym kroku oszczędzać ludzką pracę. Zamiast więc zaprzątać sobie głowy sprawami klubowemi, agitować na wyborach, interesować się tem lub owem, a może jeszcze prowadzić pomiędzy sobą dysputy (akurat!) — „wynaleźliśmy" ulepszony aparat w postaci pana Konstantego. Taki panie aparat zna wszystkich członków, zna na pamięć wszystkie paragrafy ustawy i przepisy, zajmuje się różnemi „historjami" klubowemi i jest zawsze „au courant" wyścigów, recordów i zabaw. Szkoda wielka, iż natura upośledziła pana Konstantego, bo dotknęła go ciężkiem kalectwem postponowania różnych Małeckich wogóle a pani Ortografii w szczególności i... wskutek tego zostać musiał profesjonistą... od podawania palt i zbierania „dysek". Gdyby nie to, polecił bym go szanownemu panu, jako wiarygodne źródło wiadomości złego i dobrego.

— Za pozwoleniem, ale przecież najczynniejszą i najwyższą władzą u Was jest komitet, który...

— Zajmuje się na posiedzeniach stemplowaniem rachunków i odcyfrowywaniem listów... a nie mniej...

— Niech i tak będzie. Gdyby wszakże chciał, mógłby powołać do życia..

— Przedewszystkiem nie bardzo chce, a gdyby chciał nawet to by nie mógł, bo musi słuchać komisji!

— Nie rozumiem.

— Bo u nas panie przed komisyami subordynacya! A nie jest owa subordynacya łatwą rzeczą, bo komitet ma ich stale siedm na karku oprócz dwóch „kół" (z przeproszeniem redakcyi „Koła")! Nadto przy każdej uroczystości, przedsięwzięciu, postanowieniu „wyradza się" parę tuzinów komisyj. Może pan nie wierzy? Więc wyliczam: balotująca, amortyzacyjna, rewizyjna, sportowa, zabawowa, do rozpatrywania spraw i wyścigowa, nadto koło śpiewacze i wyścigowe, nie licząc przygodnych jak balowa, budowlana, kostyumowa, rautowa i t. d. Owe komisye po większej części nie służą bynajmniej do przyspieszania i staranniejszego opracowywania spraw, bynajmniej, ich zadanie polega na wytworzeniu „obstrukcyonizmu" wiedeńskiego na gruncie dynasowskim. Czy pan wie co u nas komitet może? Oto może zebrać się w pełnym komplecie raz na tydzień (we czwartek) odczytać listy, sprawdzić rachunki, przyjąć do wiadomości postanowienia komisyj i... pójść na kolacyę do „Nurka".

Komitet chce urządzić bal! Zwołuje pięćdziesięciu członków komisji balowej. Na pierwsze posiedzenie przychodzi ośmiu panów, którzy po oracyi skierowanej pod adresem komitetu, że „nie tabakiera dla nosa", rozchodzą się pokrzepić głębokością rozpraw nadwątlone siły. Takich posiedzeń jest tuzin. Potem przychodzi bal, na którym gospodarze zajmują się przeważnie oprowadzaniem gości po ubikacyach suto dekorowanych, powtarzając z dumą „my, komisya". A tam gdzie potrzeba czegoś dojrzeć, w „ukryciu" dopilnować, poci się kilku kozłów ofiarnych, którzy cierpliwie muszą wysluchiwać uwag panów gospodarzy na nutę: „nieźle to jest ale szkoda żeście się mnie nie poradzili".

— Bywa czasem przeciwnie.

— Dosyć mamy pstrokacizny w odzieży, trzeba nasze kostjumy ujednostajnić. Oto wysadzona komisya pełna zapału i ochoty do pracy niech prawo stanowi. Poci się biedaczka nad pytaniem „szaro" czy „pstro", sprowadza modele z zagranicy, wchodzi w komitywę z hygjeną i oto... zarzucają jej chęć popierania pewnego krawca, prywatę i wszystkie jej uchwały idą ad acta. I ubieramy się pstro, zielono, żółto i jak się komu podoba! Wiwat komisye!

Masz pan, panie lwowianinie, taką minę, jakbyś nie wierzył — bo pewny jesteś, że taka ilość komisyj ma swoje dobre strony, że powołuje do rządów większą ilość członków a tem samem większe obudza zainteresowanie. — A jakże! — Taki pan jest członkiem czterech komisyj a bardzo mało jest takich, którzyby mieli zaszczyt tylko w jednej siedzieć. Oczywiście kiedy jeden pan musi być w poniedziałek na posiedzeniu „Balotującej" we wtorek na „Zabawowej", we środę na „Sportowej" — kwituje ze wszystkich

obrad i wcale nie przychodzi. A komitet? komitet siedzi sobie i udaje że ma władzę.

— Panie z komitetu kiedy będą wyścigi?

— To proszę pana „Wyścigowa“...

— Panie z komitetu czy X. przyjęty na członka?

— To panie „Balotująca“...

— Więc co pan wiesz?

— Ja panie? Wiem, że wczoraj przyszedł list od cyklisty z Honolulu! każe się kłaniać! — I prosi o wzajemność!!...

— Dosyć tego, pędzlarzu warszawski, opowiedz coś lepiej o wyścigach.

Z całą przyjemnością panie lwowianinie — ale na pierwszego... bo w tym numerze już nie mogę zmieścić... Bywaj! A pamiętajcie o zasadzie: „Gardez vous de komisye“, bo jak ich za wiele to nie ma ani komietu (po waszemu Wydziału) ani komisyj. Do widzenia.

Jeden pan z Warszawy.

Suknia czy szarawary.

Odpowiedź na korespond. w Nrze 13 „Koła“ z 1/7 1897.*)

Przedewszystkiem zaznaczyć musimy, że „Szkice Lwowskie“ w Nr. 12 „Koła“ niezawierają słów o b u r z e n i a na damy używające szarawarów do jazdy na bicyklu — lecz tylko twierdzenie o niestosowności takiego stroju dla naszej polskiej niewiasty.

W szkicach tych regestrowaliśmy jeno opinie szerszej publiczności, tudzież uwagi i zdania wygłaszane głównie przez same panie (również wielu mężczyzn) — o niewłaściwości używania szarawarów przez panie, skoro tylko pojawiły się u nas w szarawarach dwie więcej emancypowane cyklistki na wystawie; nie dziwimy się też wcale owym uwagom, bo mówmy, jak chcemy — choćbyśmy widzieli jak największą ilość obcych pań — c u d z o z i e m e k w szarawarach na bicyklu, oko nasze nie przyzwyczai się tak łatwo do widoku — ujrzenia „polki“ w męzkich szarawarach, boć dotychczas używane były tylko przy gimnastyce, odbywającej się zazwyczaj w zamkniętym lokalu — lub widzieliśmy je w operetce, na reducie (znane debardery), na wieczorze kostjumowym i przy t. p. szczególnych okazyach. Urok znany zresztą, jaki i za granicą posiada specjalnie nasza p o l s k a niewiasta — i przyzwyczajenie widzenia polki w sukni, nie mogą się pogodzić z tem odstępstwem od mody, by mogła ona nagle przebrać się w strój męzki, dotychczas u nas nieuchodzący za „stosowny“ dla kobiety, — zresztą przypuszczać się godzi, że sam Szanowny Korespondent „S.“ — gdyby miał żonę, córkę, lub siostrę — może nie tak łatwo oświadczyłby się za tem, by jego żona, lub córka jeździła na bicyklu w s z a r a w a r a c h.

Że szarawy są wygodniejsze od sukni, narażają mniej na niebezpieczeństwo zaczepienia o koło, lub pedał, zmniejszają opór powietrza i nie krępują ruchu nóg zgodni jesteśmy w tem ze Szanownym Autorem — jednak wygląd estetyczny cierpi na tem i ręczymy, że wiele z naszych cyklistek woli raczej znieść te wszystkie niedogodności — aniżeliby się miały przebierać w szarawary. Zresztą prawdę powiedziawszy przeszkody wspomniane nie są tak poważne, dotychczas bowiem jeżdżą u nas panie na bicyklach przeważnie dla przyjemnośei i zażywania świeżego powietrza — na niezbyt odległe przestrzenie.

Szanowny Korespondent niechaj zada sobie trudu, rozmówienia się na serjo w tej sprawie ze znanemi u nas cyklistkami jak np. panią doktorową P., S., lub inną z naszych pań i zaproponuje im, by w miejsce sukni używały szarawarów, a z góry możemy przepowiedzieć, jaką odpowiedź w tej mierze otrzyma.

Że za granicą francuzki i niemki przerzucają się stanowczo do wyłącznego używania szarawarów do jazdy kołowej (choć znaczna ilość jeździ w sukniach) jest o tyle zrozumiałe, iż rozwijający się tam coraz więcej sport kołowy spowodował, że za granicą panie również biorą udział w wyścigach i co do używania szarawarów znajdują naśladowczynie nie zdziwilibyśmy się też wcale, gdyby w przyszłości panie takie z a g r a n i c z n e, przedkładając wygodę nad wszystko, konkurowały przy wyścigach mniej więcej w takich strojach jak dzisiaj panowie, a to w wyciętych koszulkach, z obnażonemi rękami, w krótkich trykotach, w krótkich pończochach i t. p.

Zdanie nasze co do używania przez panie pod spód ciemnego trykotu, lub spodni obcisłych jak do konnej jazdy, —

---

*) Jakkolwiek nie możemy się zgodzić w zupełności z wywodami tego artykułu, podajemy go w całości, nie chcąc stawiać przeszkód w wolnej wymianie zdań.

jest z powodów łatwo zrozumiałych uzasadnione, zatrzymujemy je zresztą jako nasze zapatrywanie osobiste.

We Lwowie dnia 12. lipca 1897.

No-na.



KORESPONDENCYE.

Odessa 28. czerwca 1897.

W dniu 27. czerwca na torze Odeskiego Clubu Cyklistów rozgrywały się w r. b. po raz pierwszy Monstr wyścigi, bo na przestrzeni 50 wiorst, z udziałem najlepszych sił odeskich i gości z Moskwy pp. Dziewoczki, Safonowa, Kirkaldiego i br. Smirnowych. Biegów w ogóle było 8, lecz najciekawszymi były Nr. 7 i 8 programu.

W biegu 5-ym trzywiorstowym o nagrody dużego złotego, małego złotego i dużego srebrnego żetonu ubiegali się Utoczkim, Safonow, Kirkaldi, Brodzki i Wakker; naturalnie palmę pierwszeństwa zdobył Utoczkin, który tylko na krótki dystans jest dobry, bo w długich niema siły wytrzymać, jak to dowodzą niejednokrotnie urządzane dłuższe biegi. Przestrzeń powyższą Utoczkin przebył w 6 m. $4^3/_5$ sek. drugim hył Kirkaldi i Safonow ostatni.

W wyścigu jednowiorstowym bierze udział 9 jeźdźców których puszczają w dwóch grupach i Proten przebywa w 1 m. $37^2/_5$ sek., za nim Bogomazow i Ksidjar.

W biegu $7^1/_2$ wiorstowym ścigają się Utoczkin, Safanow, Kirkaldi, Brodzki i Wakkert. Bieg prowadzi Safonow, który w tempie silnym zmusza spółzawodników do wysiłku, lecz Utoczkin trzyma się tuż za Safanowem który tym sposobem jest mu leaderem. Gdy Safonow chce puścić Utoczkina naprzód, ten spotsrzega zaraz manewr i zwalnia biegu. Ostatecznie w w końcu gdy dzwonek zwiastuje, iż potrzeba robić ostatni krąg, Safonow wysuwa się naprzód, lecz Utoczkin tuż za nim jedzie i na finiszu okrąża Safonowa i i prześciga go na mecie o pół roweru. Na wyścig ten Ut. spotrzebował 14 m. $49^3/_5$ sek. Oprócz nagrody, Utoczkin zdobył olbrzymie oklaski.

Po 15 minutowym antrakcie, rozpoczął się najciekawszy wyścig, bo 50 wiorstowy*). Leaderują quadruplety, tryplety i tandemy. Jadą Bogomazow, Safonow, Brodzki i Makarow. Ten ostatni w połowie drogi schodzi z toru. Leaderują Safonowowi: br. Smirnowy, Dziewoczko i Kirkaldi na quadruplecie, ubrani wszyscy w jednakowe kostjumy, co zwraca uwagą odeskiej publiczności. W 15 kręgu quadruplet i triplet schodzą z toru a zamieniają je tandemy. Pierwsze 25 wiorst Safonow przebywa w 41 m. $11^4/_5$ sek. Na 100 kręgu jadą tylko Safonow, Bogomazow i Wakker. Safonow ma leaderów znakomitych, którzy chcąc pomódz Bogomazowi, a który pozostał o kilka kręgów, leaderują mu i pociągają za sobą, tak, że B. zyskuje straconych 6 kręgów. Na 114 kręgu Safonow skutkiem zepsucia się w jego maszynie pneumatyka, zmienia rower, skutkiem czego traci jeden krąg, lecz dopędza wkrótce stracony kręg i staje u mety po przebyciu powyższej przestrzeni w 1 godz. 26 m. $8^3/_5$ sek. trochę wyczerpany; Bogomazow dorabia straconych 10 kręgów i przybywa w 1 g. 29 m. $7^1/_3$ sek. a Wakker w 1 g. 34 m. 11 $^1/_5$ sek. gdyż dorobił 15 kręgów straconych. Nagrodę pierwszą w przedmiocie wartościowym zdobył Safonow, a leadery jego otrzymali wielkie srebrne żetony. Bogomazow otrzymał duży złoty, a Wakker mały złoty żeton.

*) 1 wiorsta znaczy 1·067 km.

Odessa 12. lipca 1897.

Pobicie wszechświatowego rekordu Bourillona.

W dniu 11. bm. na odeskim torze cyklistów, champion odeski S. Utoczkin stawał do pobicia wszechświatowego rekordu Bourillona na dystansie $^1/_3$ kilometra, jaki zrobił B. w $22^2/_5$ sek. Utoczkin objechawszy dokoła tor, rozpędził się z wirażu i w szybkim tempie ruszył od mety, i powyższą przestrzeń przebył w ciągu $21^4/_5$ sek., czyli że pobił Bourillona na $^3/_5$ sek Tak przynajmniej twierdził komitet wyścigowy, u którego zegarki nie były dokładne, gdyż u jednych wskazywały więcej, u innych mniej czasu. A że na odeskim torze dzieją się krzyczące nadużycia, jak to miało miejsce z mistrzem Krakowa p. Mańkowskim, (o czem w następnej korespondencyi doniosę), więc nic dziwnego, że i w tym wypadku wierzyć nie można, i ażeby dowieść, iż tak jest, komitet cyklistów odeskich winien zrobić podobny rekord nie u siebie, lecz na torze francuskich cyklistów.

Elba.

Leodyum (Liège) 27. czerwca.

Dziś odbyły się tu wielkie wyścigi przy nadzwyczajnym napływie publiczności. Tor asfaltowy a na krzywiznach cementowy ma 400 m. długości.

I. Bieg juniorów 1200 m. podzielony na 4 serye, kończy się zwycięstwem Grogny (2:17. ostatnie okrążenie 28), 2. Damry 3. Cabolet.

II. Bieg międzynarodowy 2000 m. podzielony również na 4 serje. 1. Grogna (3:52), 2. Vandenborn, 3. Johny.

III. Match między Protinem a Bourillonem mistrzami światowymi miał zabawny przebieg. W pierwszej serji na 1609 m. 1. Protin w 2:53 Bourillon zgubił pedał. W drugiej serji 1609 m. jadą obaj spółzawodnicy w pogrzebowem tempie tak, iż przekraczają czas maksymalny, wskutek czego dano wystrzałem z pistoletu znak unieważnienia biegu, mimoto Bourillon dojeżdza do mety obstając przy wygranej. Zarządzono powtórzenie 2 seryi, w której Protin cały czas prowadzi, Bourillon zaś w ostatniem okrążeniu go przespurtowuje (3:41). Do biegu rozstrzygającego Bourillon nie chce stanąć twierdząc, że wygrał już w dwu biegach! Protin tedy jedzie sam w doskonałem tempie (2:45).

IV. Wyścig 30 kilom. z prowadzeniem 1. Carlos w 42:21$^{3}/_{5}$, 2. Féry, 3. Colleye.

V. Wyścig z wyrównaniem dla maszyn kilkosiodłowych 4000 m. 1. dwojak Grogna-Damry (10), 2. dwojak Willems-Hennings (200), 3. czworak Cabolet.

K. R.



Moskwa - Berlin - Brema.

Znany rosyjski turysta, współpracownik codziennego rosyjskiego pisma „Cyklist“ p. Wilhelm Peters, opuszcza dnia 18. b. m. Moskwę i pojedzie przez Podolsk, Juchnów, Dowsk, Brześć litewski, Warszawę, Poznań, Berlin, Poczdam, Brunświk, Hannower, Nieuburg do Bremy. Tam zatrzyma się od 5. do 9. sierpnia z powodu dorocznego zjazdu niemieckiego Związku kolarskiego (D R. B.), poczem jedzie przez Hamburg, Friedrichsruh Lubekę, Rostok, Stralsund, Szczecin itd. na wschód. Młody ten, bo zaledwie 25 lat liczący turysta, jedzie na kole „Humber“ (wyrobu rosyjskiego) z pneumatykiem „Continental“, a towarzyszy mu p. Ryszard Tolzmann, członek Mosk. K. C. z r. 1888. Cała podróż wynosić będzie około 4000 kilom. Celem podróży p. Petersa jest głównie zapoznanie się z torami wyścigowymi, fabrykami, lokalami klubowymi i w ogóle z rozwojem sportu kołowego, by sprawy te później w fachowej rosyjskiej prasie przedstawić i zbliżyć się w ten sposób pod względem sportu ku dwom sąsiednim monarchiom. Niedawno właśnie został zatwierdzonym przez ministra spraw wewn. „Rosyjski związek kolarski“ (Zarząd w Moskwie, Lalin per. Nr. 3), a Wilhelm Peters wraz z bratem swym Karolem, którzy są właściwymi założycielami tego związku, reprezentować go będą przy niemieckiej sportowej uroczystości w Bremie.



Tory Królestwa.

Zbladła gwiazda Barańskich, forsuje już Osiński, a nowe sławy wyścigowe rosną jak grzyby po deszczu. Spurt Osińskiego przestał być strasznym, a Warszawa coraz częściej ogląda championów zagranicznych.

Tłumno było w d. 4. lipca na Dynasach, niebo pochmurne nikogo przestraszyć nie zdołało, bowiem widok walki pomiędzy Warszawą, Wiedniem i Odessą pociągał więcej niż chmury i deszcz zdołały odstraszyć.

Wyścigiem jednowiorstowym rozpoczął się ten pamiętny dzień dla Dynasów. Stanęło trzynastu jeźdźców podzielonych na dwie serje. W pierwszej serji w 1 m. 57 sek. stanął p. S. Kelders z Odessy, za nim o szerokość pneumatyka Lurjon z Wiednia, w drugiej seryi w 1 m. 40$^{4}/_{5}$ s. p. M. Kiseli, a za nim w 1 m. 41 s. p. R. Heller z Wiednia. W rozgrywce p. Kelders, prowadząc bieg, uciekł na ostatniem okrążeniu towarzyszom, pociągając na drugiego Kisielego.

Wyścig turystów zebrał u startu młodsze siły przeważnie z prowincyi. Po zaciętej walce na 5 okrążeniach żeton srebrny duży otrzymał p. K. Zel, mały srebrny p. Czulski, a bronzowy p. Liehr.

Wyścig o mistrzostwo na Dynasach, pomimo wielkiego współzawodnictwa ze strony 19 jeźdźców podzielonych na dwie

serye, po świetnym finischu wziął p. St. Wyhowski, mając za sobą nową dzielną siłę w osobie prawie nieznanego jeszcze p. Dziunia (Ortwein), a dalej p. Müllera z Łodzi. Bieg ten był nadzwyczaj emocyjnym, bowiem w serji pierwszej p K. Müller wykazał tak wielką przewagę, że zdawało się, iż w rozgrywce odbierze mistrzostwo warszawiakowi. Godzi się zaznaczyć, iż były mistrz p. M. Barański przyszedł trzecim w seryi pierwszej, a bez miejsca w rozgrywce Sic transit gloria mundi.

W y ś c i g t a n d e m ó w był świetny Takiego Dynasy nie oglądały. Pięć osad stanęło do startu. Bieg prowadzili Benet - Muszyński, odsadziwszy się silnie od startu Pozostałe osady jechały zwartą masą. Aliści już na czwartem okrążeniu tandem braci E. i W. Brühlów zajął pierwsze miejsce i w świetnym spurcie stanął pierwszym u mety. Za nim Osiński - Szmidt, a dalej Sadowski - Barański. Pp. Brühlom należała się palma pierwszeństwa nietylko za jazdę lecz i za harmonijne barwy kostyumów i pewien wdzięk w jeździe.

W y ś c i g m i ę d z y n a r o d o w y po walkach w dwóch seryach, w których Warszawa i Łódź zdobywała trzecie miejsca, a Odessa i Wiedeń drugie, zakończyła rozgrywka, w której Odessa w osobie Keldersa wzięła znów górę, za nim Lurjon (Wiedeń), a potem Kisieli (Odessa).

W w y ś c i g u t u r y s t ó w l i t e r a B. Pierwszym był Korwin (żeton sr. d), drugim Janusz (żeton sr. m.), trzecim Jotka (żeton bronzowy).

H a n d i c a p zgromadził 30 (!) jeźdźców w trzech seryach, po wycofaniu się jednak gości zagranicznych i po wielu niespodziankach palmę pierwszeństwa przyznał p. Rekowi (Kondakow) starej gwardyi, która rej wodziła na torze dynasowskim przed dwoma laty, zanim przyszedł Dziunio, a następnie Sobczak. Prócz objętych programem, odbył się jeszcze jeden bieg, ad hoc urządzony, przez tandemy Kisieli Kelders i Lurjon-Heller. Wiedeń, ratując reputację, w prawdziwie piekielnej jeździe pobił na głowę Odessę.

Takie były wyścigi. Żałowano i dopytywano się powszechnie o Juljana Osińskiego, który dla potłuczenia się nie stanął do współzawodnictwa z zagranicą ani z Wyhowskim o mistrzostwo. A szkoda! Ciekawy byłby wynik zapasów. Czas zrobiony w wyścigach był przeważnie bardzo marny, bowiem komisja wyścigowa nie stawia normy. Odbyła się więc na torze cała heca. Jeźdźcy urządzają figury, wypuszczają się, zamykają wzajemnie, żaden nie chce prowadzić. Słowem wyścig ma miejsce dopiero na dwóch ostatnich „rundach". A z tego sens moralny, że jeździec, nie mając poparcia kolegi jeźdźca, nie ma szans, bo mogą go zamknąć.

Wyścigi ostatnie należą w każdym razie do udanych, a pieniądze wypłacone profesyonistom Keldersowi, Kisielemu, Lurjonowi i Hellerowi opłaciły się sowicie, bo ludek płynął i płacił ochoczo.

* * *

Młody jeździec warszawski, p. Eichenwald, „pobijał" w dniu 1. bm. record wiorstowy p. Horodyńskiego i pomimo świetnej leaderki nie pobił. P. E. jest dobrym jeźdźcem, ale cóż, kiedy p. Horodyński był znakomitym na krótki dystans!

* * *

W dniu 27. czerwca w rosyjskim klubie odbyły się wyścigi. Wszystkie nagrody, prócz jednej czy dwóch. zabrali jeźdźcy W. Tow. C. Derby Rosyjskiego klubu wziął St. Wyhowski, bijąc Kisielego, który wykoleił się z toru na murawę. W wyścigu pierwszoklasistów również Wyhowski odniósł zwycięstwo nad Kisielim (Odessa). Prócz tego święcili tryumfy: pp. Leśniewski, Malinowski, Abramowicz, W. Brühl, Wyczałkowski i Ossowski.

* * *

Najbliższą uroczystością sportową będzie wyścig stuwiorstowy szosowy; szosa i dzień jeszcze nie oznaczone.



Budowa toru
lwowskiego Klubu cyklistów.
Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał

JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego).

(Ciąg dalszy).

III.

Do 1.

Gdy sama tylko długość L toru jest dana, natenczas istnieje nieskończenie wiele normalnych linii obiegu tejże długości, jakie z prostych krzywych przejściowych i łuków złożyć można. Z po-

między nich wybrać należy takie kształty, które warunkom ustępu I dogadzają.

Przy obliczeniu najdogodniej będzie obrać najpierw wartość stosunku $\frac{l}{a}$ równą np. λ (odpowiednio do zamierzonej długości krzywej przejściowej) poczem znajdziemy łatwo w tabeli II) $\frac{l}{a}$ równe np. ν i kąt γ. Z równania $\varrho = \frac{a^2}{x}$ wypada (dla $x=l$, $\varrho=r$) $a=$ r. $\frac{l}{a}=r\lambda$; a zatem $l=a\nu=r\lambda\nu$

Długość więc ćwierci toru będzie dana równaniem:

$$\frac{L}{4}=x_0+l+r\left(\frac{\pi}{2}-\gamma\right), \text{ albo}$$

$$\frac{L}{4}=x_0+r\left[\lambda\nu\frac{\pi}{2}-\gamma\right]; \text{ z którego}$$

znaleść można niewiadome r:

$$r=\frac{L-4x^0}{4\left[\lambda\nu+\frac{\pi}{2}-\gamma\right]} \quad . \; . \; . \; . \; . \; . \quad 10)$$

Obliczone r można dla wygody zaokrąglić na całkowitą liczbę metrów. Zmienione wskutek tego x_0 oblicza się z równania:

$$x_0=\frac{L}{4}-r\left[\lambda\nu+\frac{\pi}{2}-\gamma\right] \quad . \; . \; . \; . \; . \quad 11)$$

Pozostają jeszcze do obliczenia obie półosie toru R i D. Wzorów do tego dostarczy nam fig. 6:

$$R=b+r\cos\gamma \quad . \; . \; . \; . \; . \; . \quad 12)$$

$D=x_0+l+r-r\sin\gamma$ albo ponieważ $l=a\lambda=r\lambda^2$

$$D=x_0+r\left[1+\lambda^2-\sin\gamma\right] \quad . \; . \; . \quad 13)$$

Łatwą oryentacyę i znaczne skrócenie rachunku uzyskać można przez użycie tabeli III podającej zaokrąglony promień łuku r dla najwięcej używanych długości toru przy różnych wartościach λ i x_0. Dla uzupełnienia obliczenia potrzeba jeszcze tylko znaleść dokładne x_0 (z rów. 11), R (z rów. 12) i D (z rów. 13).

TABELA III.

Promień łuku r dla		długości toru L w metrach					
λ	x_0	$166^2/_3$	200	250	$333^1/_3$	400	500
0,7	0	22	27	34	45	54	68
	5	10	24	31	42	51	65
	10	.	22	29	40	49	63
	20	,	.	23	34	43	57
	30	.	.	.	29	38	52
1,0	0	20	24	30	40	48	60
	5	.	21	27	37	45	57
	10	.	19	25	35	43	55
	20	.	.	20	30	38	50
	30	.	.	.	26	34	46
1,2	0	.	21	27	36	42	54
	5	.	19	25	34	40	52
	10	.	.	23	32	38	50
	20	,	.	19	28	34	46
	30	.	.	.	23	29	41

Do 2.

Obrawszy jak wyżej λ nie możemy już przyjąć dowolnie x_0, lecz musimy je wyrachować.

W tym celu znajdziemy najpierw z tabeli II, $\frac{b}{a}=\mu\frac{l}{a}=\nu$ i γ, a wyznaczymy następnie a z równania 12), które za podstawieniem wartości $b=a\mu$. $r=\frac{a}{\lambda}$ przekształci się na następujące:

$$a\mu+\frac{a}{\lambda}\cos\gamma=R.$$

A więc:

$$a=\frac{R}{\mu+\frac{\cos\gamma}{\lambda}} \quad . \; . \; . \; . \quad 14)$$

Mając a znajdziemy bardzo łatwo $l=a\lambda$, $r=\frac{a}{\lambda}$, $b=a\mu$ i $l=a\nu$, a następnie x_0 i D z równań 11) i 13).

Przykład liczebny. Dla toru powystawowego „Lwowskiego Klubu Cyklistów“ jest L $=400\,m$, R $=35\,m$. Przyjąwszy $\lambda=1$ otrzymamy z tabeli II)

$$\frac{b}{a}=0{,}176858$$

$$\frac{l}{a}=1{,}028057$$

$\gamma=30^0$ i $r=a$, zaś z wzoru 14)

$$a = \frac{R}{1{,}042883} = 33{,}561 m = r - 1, \text{ zaczem}$$

$$b = 5{,}936\, m$$
$$ł = 34{,}503\, m$$
$$x_0 = 30{,}352\, m$$
$$D = 80{,}694\, m.$$

Ponieważ tor ten nie posiada dotychczas krzywej przejściowej, więc różni się od obliczonego powyżej promieniem łuku wynoszącym 35 *m*, długością połowy prostej, która wynosi 45,022 *m* i długością połowy osi wielkiej, która się równa 80,022 *m*. Przy rekonstrukcyi należałoby zatem przesunąć wierzchołek łuku o 0,672 *m*.

Do 3.

Wyrugowawszy z równań 11) i 13) niewiadome x_0 otrzymamy równanie

$$D = \frac{Ł}{4} - \left[\frac{\pi}{2} - 1 + \lambda(\nu - \lambda) - (\gamma - \sin\gamma)\right]$$

z którego wypada:

$$r = \frac{\frac{1}{4}L - D}{\frac{\pi}{2} - 1 + \lambda(\nu - \lambda) - (\gamma - \sin\gamma)} \quad . \; . \; . \; 15)$$

Przyjąwszy więc tak samo jak w poprzednich przypadkach $\frac{l}{a} = \lambda$ i znalazłszy z tabeli II γ i ν obliczymy z równania 15) r a następnie z równań 11) i 12) x_0 i R.



Z wycieczki na kole Majora Barona Prohazki.

Postać dzielnego sportsmena Majora Br. Prohazki dobrze jest u nas znaną. Przebywał on dłuższy czas w Galicyi, należał do najstarszych u nas zwolenników jazdy kołowej, a wszędzie gdzie był zagrzewał młodsze pokolenie do naszego pięknego sportu. Podczas pobytu we Lwowie był on członkiem L. K. C. i nie brakło go przy żadnej wycieczce, przy żadnej uroczystości. Znaną też jest i pięknie przez dra Jastrzębskiego odmalowaną postac „Pana Majora“ w wycieczce przez Tatry i naokoło Tatr drukowanej w „Kole“ w r. 1895 (nr. 8. i dalsze).

Dzielny ten turysta, mimo swojego siódmego krzyżyka, robi latem i zimą swoje wielkie podróże kołowe i wycieczki i właśnie teraz powrócił znów z jednej z większych swoich wycieczek przez Bruck, Leoben, Celowiec, Villach, Tryest, Udinę, Gorycyę, Fiume, Novę, Zengg, Ottocac, Metkovich, Raguzę, Cattaro, Cetynię, Trzebinię, Bilek, Stolac, Serajewo, Jajce, Banialukę, Zagrzeb, Marburg, Grac do Wiednia — 2669 kilometów.

O wycieczce tej znajdujemy w N. W. Tagbl. notatkę, z której wyjmujemy niektóre ustępy. Major rozpoczął swą podróż 11. maja i w ogóle pogoda mu sprzyjała i stan dróg uznaje jako dobry. Jedynie w drodze między Jajce a Banialuką nawiedziła go straszna burza i ulewa, połączona z trzema przerwaniami chmur. Pięć mostów przez które miał przejeżdżać uniosła woda. Dzięki jego znajomości języków i energicznej strategji starego oficera, udało mu się wyjść cało z tych terminów.

Mile wspomina Br. Prohazka okoliczność, iż podczas całej wycieczki wśród okolic oddalonych jeszcze od oświaty, nigdzie nie był narażonym na jakiekolwiek przykrości ze strony miejscowej ludności i nie usłyszał tam ani jednego wyzwiska. Owszem wszędzie witano go uprzejmie, a z psami radził sobie w ten sposób, iż rzucał im po kawałku cukru i to najczęściej z dobrym skutkiem; jeżeli pies w swej zajadłości nie spostrzegł rzuconego mu pierwszego kawałka cukru, rzucał p. Major drugi kawałek. Zanim pies, uchwyciwszy cukier, w nim się rozsmakował, był już Major daleko.

W pewnej górskiej wsi w Montenegro, znalazł się Major chwilowo w dość krytycznem położeniu. Wstąpił do pewnej gospody, aby się tam pokrzepić. W tem wchodzi kilku olbrzymich chłopów wyglądających na rabusiów, uzbrojonych w kilka pistoletów i kilka długich noży za pasem. Jeden z tych przyjemnych panów idący na czele przystępuje do Majora i zapytuje:

— Bracie, masz ty rewolwer?

— Tak — odpowiada Major biorąc się za kieszeń z której właśnie wyjrzała rękojeść rewolweru.

Widok ten i spokój Majora, a do tego znajomość miejscowego języka zafrapowała Czarnogórców, zajęli też zaraz przyjaźniejsze stanowisko. Naczelnik ich przyglądając się marsowej postaci Majora spostrzega przy łańcuszku od zegarka ujęty w złoto kawałek granatu i zapytuje poufnie coby

miał ten wisiorek za znaczenie. Major odpowiada uprzejmie, iż jest to kawałek pocisku, który go trafił w bitwie pod Königgrätzem i do otrzymanych poprzednio ran przyczynił mu jeszcze jednę.

To rozbroiło tę bandę zupełnie, a naczelnik zawołał: »Ten obcy, to jest człek dzielny, któremu należy się z naszej strony szacunek i obrona przed wszelkiem niebezpieczeństwem«. Czarnogórcy chcieli mu nawet dać koniecznie asystencyę dla bezpieczeństwa aż do granicy, lecz Major wolał się jej — w interesie szybkości podróży — zrzec i podążył sam ku granicy.

Nie ma też Major powodu skarżyć się na ludność Bośnii i Hercegowiny Spotykający go Turcy na mułach lub koniach schodzili zwyczajnie z nich i zakrywali im oczy, aby się nie płoszyły. Tego nie możemy przecie żądać — powiada Major — od chłopa niższoaustryackiego.



KRONIKA.

— Zapowiedziane pierwotnie na 20. czerwca galicyjskie wyścigi na torze L. K C. odbędą się w niedzielę 18. bm. z programem podanym w nrze 11 „Koła“ (str. 113). Sądząc po zgłoszeniach będą one bardzo zajmujące.

— Nowy klub „Akademicki klub Cyklistów“ zawiązał się we Lwowie. Do zarządu tego klubu weszli: jako prezes Zdzisław Słuszkiewicz, zastępca prezesa i sekretarz St. Rogalski, skarbnik Mieczysław Postępski, naczelnik jazdy Jan Teisseyre, Kaźm. Terlikowski i Władysław Topolnicki, gospodarz Bar. Dorożyński, wydziałowi Juliusz Birkenmayer i St. Homme. Lokal klubowy ul. Zimorowicza l 22. Szczęść Boże młodemu klubowi!

— P. J. Fischer — który nas dłuższy czas zasilał korespondencyami z Paryża przybył 27. z. m. do Krakowa. Całą swą podróż wynoszącą około 2300 km. odbył na kole i przyrzekł nam podać jej opis, a z tymczasowej jego notatki wyjmujemy co następuje: „Mogę powiedzieć, że z wycieczki mej jestem zupełnie zadowolony. Pogodę miałem przeważnie piękną, szczególnie w Alpach i nad jeziorami włoskiemi Charakterystycznem jest to, że pierwszy raz naprawiać musiałem pneumatyk na Morawach. Droga od Wiednia, a właściwie już od Purkersdorfu była niegodziwa. Przez Morawy monotonność i brak widoków robią ją obrzydliwą. Góry w okolicach Hranic, Mistka, Cieszyna i Białej więcej mnie znużyły, aniżeli najwyższe przełęcze alpejskie. Czasami pytam się mimowoli czy inżynier budujący ten gościniec nie chciał komu zrobić na złość, lub czy nie był waryatem, by go prowadzić na wszystkie góry i spadać z najwyższych grzbietów w głębokie doliny by z nich znów w górę się drapać. Co do gościńców, to można powiedzieć o całej Austryi, że są ohydne“.

— Nieostrożna jazda. Prawnik P. najechał przed kilku dniami na p. Szczerbowskiego, rewidenta kolejowego tak nieszczęśliwie, że ten mając obie nogi sparaliżowane upadł na ziemię i wskutek potłuczenia stracił przytomność. Pana S ocuconego odniesiono do mieszkania, a rower zabrała policya aż do zgłoszenia się właściciela.

— Wyścig dla pań organizuje się na szosie warszawskiej na przestrzeni 25 wiorst, Inicyatorami wyścigu są wiecznie goniąca za reklamą, firma „Singer Cycle Co, a poczęści redakcya „Cyklisty“. Nagrody złożyła pomieniona redakcya i rzeczona firma. A cały wyścig aczkolwiek biorą w nim udział jako sędziowie i władze W. T. C. stoi poza klubem. Charakterystycznem jest zastrzeżenie, że komisya wyścigu ma prawo odrzucać kandydatki bez objaśnienia przyczyn i pobudek. Nie na wiele się to przyda, bo dotąd udział pań jest bardzo wątpliwy. A i dla jednej sprawiedliwej komisya nie będzie mogła usunąć baletu i półświatka, bo któż by się ścigał. Już to przyznać trzeba, że o ile sam sport kołowy dla pań jest nieszkodliwym o tyle wszelki trening i spurty są prawie niedostępnymi. Dla wiadomości chętnych lwowianek zaznaczamy, iż wyścig odbędzie się w dniu 25. bm., a zapisy przyjmuje firma Singer w Warszawie.

— Drużyna kolarzy. Dowiadujemy się, że władze odmówiły zatwierdzenia nowego stowarzyszenia cyklistów w Warszawie p. t. „Drużyna kolarzy“, motywując odmową istnieniem już dwóch klubów w Warszawie (polskiego i rosyjskiego). Nowe stowarzyszenie nie cieszyło się sympatyą w tutejszych kołach sportowych z racyi tej, że czyniono mu zarzuty: rekrutowanie niektórych członków założycieli z osób nie przyjętych do Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów oraz wystosowanie do władzy podania, w którem dla uzyskania potrzeby założenia nowego stowarzyszenia, stawiano zarzuty Warszawskiemu Towarzystwu, że popiera profesyonizm, że nie krzewi prawdziwego amatorskiego sportu i t. p. Organizatorowie chcą ponownie do władz wystąpić z prośbą. Życzymy im powodzenia. Warszawa jest tak już zaawansowaną cyklowo, że i czwarty klub ma racyę bytu. Radzimy tylko sprawą po-

zwolenia traktować po koleżeńsku, a nie dla pomyślniejszej odpowiedzi, czernić stowarzyszenie, które już pewne zasługi położyło, bo to i nie koleżeńskie i nie etyczne.

— Wielki doroczny zjazd niem. związku kolarskiego (D. R. B.) odbędzie się w tym roku od 6. do 9. sierpnia w Bremie.

— Dr. K. Fressel, dzielny sportsmen, któremu literatura sportowa zawdzięcza kilka cennych rozpraw i dziełek o skutkach jazdy na kole zmarł dnia 8. maja w 44 roku życia w kąpielach Ems. Jedne z jego rozpraw pt. „Dlaczego i w jaki sposób ma świat kobiecy brać udział w ćwiczeniach sportowych" drukowaliśmy w zeszłym roku w polskiem tłumaczeniu.

— Lekarze amerykańscy zastosowują jazdę na kole z nadzwyczajnem powodzeniem jako środek leczniczy dla umysłowo chorych w tamtejszych zakładach.

— Dietrich, znany we Lwowie z zeszłorocznych międzynarodowych wyścigów wiedeński wyścigowiec, spadł przy treningu wskutek zderzenia się tak nieszczęśliwie z koła, że złamał prawe ramię.

— Pięciu członków Polsk. K. C. we Wiedniu zrobiło 4. bm. wycieczkę z Wiednia do Brzetysławia.

— Subskrypcya na wielką nagrodę m. Wiednia wzrosła do 5602 koron i zwiększa się ciągle.

— W wyścigu Oberdrauburg-Unterdrauburg 200 km. przez Karyntyę, który się odbył dnia 4. bm przy udziale 32 współzawodników, przybył 1. Rolfs (akad. techn. Tow. w Gracu) w 7 : 51 (rekord) w 14 minut później Nowak z Klagenfurtu i Messner z Meranu.

— Wyścig z Frakfurtu n. M. do Strassburga i napowrót 430 km. odłożony z powodu słoty, odbył się 27. zm. Pierwszy przybył A. Wamser w 19:23:19, 2. Rettig, 3. Bock 4. Schmidt. W ogóle z 20 udział biorących przybyło 13 do mety, ostatni w 25:00:00.

— W dorocznym matchu uniwersytetów Oxford i Cambridge, który się odbył 29. czerwca na torze Wood-Green, zwyciężyło Cambridge.

— Międzynarodowe wyścigi w Pradze z dnia 27. zm. dały pole do popisu Vodilkowi, jak niemniej Dietrichowi, Kosinie i Heidenreichowi. W wyścigu inauguracyjnym z wyrównaniem 804$^1/_2$ m. odbyły się trzy przedbiegi, a w biegu rozstrzygającym przybyli 1. Kosina z Pragi, 2. Lusum z Wiednia, 3. Pissa z Pragi. W biegu głównym na 2000 m. zwyciężył w biegu rozstrzygającym Vodilek w 3:20 2. Kosina, 3. Colobiz z Florencyi. W wyścigu 25 km. przybywa 1. Dietrich z Wiednia w 37:16$^2/_5$, 2. Vodilek w 37:27$^1/_5$, 3. Heidenreich, 4. Pisa.

— Znany austryacki turysta Heinz Kurz wybiera się 15. bm. na podróż kołową naokoło Austro-Węgier. Wyjeżdża on z Lincu na Pilzno czeskie, a następnie ku wschodowi i dalej przez Cieszyn (19. bm.) nocleg; z Cieszyna przez Bielsk, Myślenice, Bochnię do Tarnowa (20. bm.); przez Pilzno, Rzeszów, Jarosław do Jaworowa (21. bm.); przez Lwów, Złoczów do Tarnopola (22. bm.); przez Czortków, Tłuste do Czerniowiec (23. bm.). Dalsza droga jego prowadzi na Radowce, Kronstadt, Orsowę, Brod, Serajewo, Zadar, Abazyę Tryest, Gorycyę, Tarvis, Meran, Innsbruck, Salzburg do Lincu. W Lincu stanąć ma 11. sierpnia, a cała droga wynosić ma 5130 km., zatem dzienna tura wynosi wynosi około 183 km. Spodziewamy się, że przydrożni nasi cykliści pospieszą mu z pomocą.



Wyścigi.

Wyścig 30 klm. urządzony przez Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców w niedzielę dnia 4 lipca na gościńcu stryjskim zgromadził u startu mimo pięknej pogody, bardzo szczupłą ilość ciekawych

W skład sądu przy mecie wchodzili pp Dr. Maryan Dawidowski jako przewodniczący jako delegaci: Gustaw Schneider ze strony L. K C Franciszek Południewski ze strony O. K. S. L Aleksander Turzański i Gustaw Hawranek ze strony T. K. W.

O godzinie 4. popołudniu wypuścił ze startu przed rogatką stryjską, p. Fryderyk Raus, czterech współzawodników, którzy przyjechawszy do 18 klm gdzie oznaczony był punkt zwrotny, powrócili w następującym porządku do mety:

I. Seweryn Komuniewski 1 godz. 13. m 17 s.
II. Tadeusz Gustowicz 1 godz. 15 m. 50 s.
III. Adolf Wechtersbach 1 godz. 26 m. 40 s.

Zwycięzcy otrzymali bardzo piękne nagrody w formie medali.

T. G.

Młody i ruchliwy Pilzneński K. C. urządził dnia 4. bm. wyścigi drogowe. U mety spotykamy trybunę dla publiczności, podwyższenie przeznaczone dla sędziów, dobrze zaopatrzony bufet jak w jakiej stolicy. Co więcej — około godziny 3. po południu zapełniają się trybuny szczelnie publicznością przybyłą z miasta, z okolicy, a nawet z Brzostka, po obu zaś stronach gościńca, zaległa miejsce publiczność stojąca w gęstych sze-

regach. Snadź pogodzono się tam z naszym sportem i każdy spieszy, aby się przyjrzeć zapasom cyklistów. Obsada biegów wcale dobra, gromadząc Lwów, Kraków, Tarnów i Pilzno.

Początek wyścigów o godzinie 3 m. 30 po południu.

Jako sędziowie pp. JWP. Baron E. Lipowski, Kaź. Hemerling, T. Bujnowski, J. Zellek.

Bieg I. 3 klm.

1. Tadeusz Wierzbicki K. k C. 4 m. 16 s
2. Stanisław Pawluk O. k. S. L. 4 m 18 s.
3. Podczaski O. k. S. krak. 4 m. 37 s.

Bieg II. 2 km. o mistrzowstwo Pilzneńskiego klubu.

1. Władysław Szczurkiewicz Pilz. kl. Cyk. w 3 m. $54^1/_5$ s., 2. Józef Bugielski 3 m. 56 s. 3. Dr. M. Bujnowski 4 m. 6 s.

Bieg III 5 km.

1. Tadeusz Wierzbicki Kr. klub. cyk, 7 m 22 s.
2. Zygmunt Ziembicki Tow. mł. cyk. 7 m. 25 s
3 Stanisław Pawluk O. k. S Lwow. 7 m. $25^1/_2$ s.
4 Podczaski Kr. kl. cyk 7 m 30 s.

(Ziembicki na samej mecie wysuwa się o pół koła przed Pawluka, który już zwolnił tempo)

Bieg IV. 3 klm. dla starszych.

1. Karol Sichrawa O. k. S. Tarnow. 5 m. $51^4/_5$ s.
2. Władysław Szczurkiewicz Pilz. k. C. 5 m 52 s.
3. Jan Szczurkowski O. k. S. kr. 6 m

Bieg powolny 100 m

1. E Samet O. k. S. Tarnow. 3 m. 37 s.
2. Dr. Gretschler O. k S. Rzesz 2 m. 24 s.

Po ukończeniu wyścigów odbyła się wspólna kolacya przy której rozdano zwycięzcom nagrody, a potem zabawa z tańcami, która trwała do godź. 5 rano. Bawiono się ochoczo, a dzień ten zostanie na długo w miłej pamięci uczestników.

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Gustaw Neusser ul. Kurkowa 1. 2.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka

Posiedzenie Wydziału L. K. C. odbyło się na torze w kancelaryi dnia 3. lipca o godź. 6 wieczorem. Obecni wszyscy z wyjątkiem Dra G. Piotrowskiego i K. Przybysławskiego. Przewodniczy Prezes. Uchwalono:

1 przyjąć na członków czynnych pp. Edwarda Kuscheego, agronoma i Alfreda Hilbrichta, słuchacza praw.

2. wyścigi uchwalono urządzić na dniu 18. lipca.

3. przypomniano uchwałę W. Zgromadzenia, by tym, którzy subskrybowali kwoty na budowę toru, wydać formalne skrypty dłużne.

Następnie zapadło kilka uchwał poufnych w sprawie budowy toru, poczem posiedzenie zamknął prezes o godź. 8. wieczorem.

Dr. Mikolasch

Krakowski Klub Cyklistów z r. 1892.



Prezes: Br. Edward Lipowski ul. Karmelicka 44.

Wiceprezes: Włodzimierz Ritterschild, ul. Basztowa 9.

Sekretarz: Dr. Stanisław Wierzbicki ul. Kopernika.

Skarbnik: Michał Markowicz, Kasa Oszczędności m. Krakowa.

Konsul na Warszawę: Mieczysław Więckowski, Czysta 4

Wydział K. K. C. odbył posiedzenie d. 30. czerwca br. Odczytano protokół z poprzedniego posiedzenia i nadeszłe korespondencye.

Przyjęto do wiadomości sprawozdanie komisyi sportowej z wyścigu 50 klm. urządzonego 23. czerwca na szosie mogilskiej, do którego ze zgłoszonych czterech jeźdźców startowało tylko dwóch. Pierwszym był Bolesław Mańkowski w 65 m 44 s. (hors concours), drugim Zygmunt Ziembicki w 65 m $44^1/_5$ s, trzecim Tadeusz Wierzbicki w 65 m. $44^3/_5$ s. Czas wcale nieświetny spowodowany został zepsutą ostatniemi deszczami drogą i brakiem należytego treningu u młodych jeźdźców.

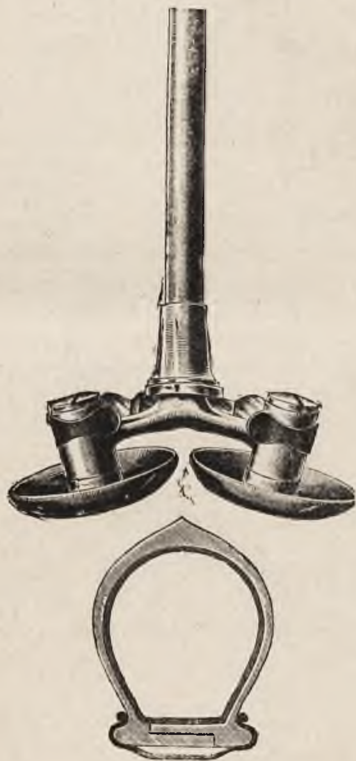
Nad dalszym wnioskiem kom. sport. urządzenia z początkiem sierpnia br. wyścigu wszystkich polskich cyklistów z Krakowa do Zakopanego wywiązała się ożywiona dyskusya pro i contra. Ostatecznie uchwalono wyścigu z powodu technicznych trudności nie urządzać, a natomiast uchwalono wziąć udział gremialnie w wyścigach i zabawie klubu pilzneńskiego 4. lipca br. i urządzić w dniu 10. i 11 lipca br. wycieczkę do Rabki połączoną z wyścigami i zabawą taneczną. Następnie polecono sekretarzowi porozumieć się z klubami i stowarzyszeniami cykl. w Galicyi, co do urządzenia jazdy rozstawnej z Krakowa do do Lwowa i ze Lwowa do Krakowa równocześnie w jednym dniu t. j. 8. września br.

Dalej przyjęto na członka miejscowego p. Konrada Podczaskiego z Krakowa a na zamiejscowego p. Maryana Gustowicza ze Lwowa — wreszcie udzielono jednomiesięcznych urlopów pp. Dr. Wierzbickiemu. Dr. Ławrowskiemu i p. Bojarskiemu.

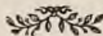
Dr. Stanisław Wierzbicki
sekretarz K. K. C. z r. 1892.

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— Praktyczną nowością na polu hamulców jest „hamulec talerzowy“ wprowadzony przez firmę Hengstenberg i Ska w Bielefeld. Jak to z rysunku widać, składa się stopa hamulcowa z dwu pochyło ku sobie ustawionych wypukłych metalowych talerzyków, które przy na-



ciśnięciu hamulca naciskają na obręcz i doskonale ją hamują. Nadto są to talerzyki obracalne, nie mogą więc uszkodzić pneumatyka, jak to się często dzieje przy użyciu innych systemów.



Ostatnie wiadomości.

— Wyścigi o wielką nagrodę miasta Paryża rozpoczęła się 4. bm. na miejskim torze w bois de Vincennes. Dnia tego odbyło się ośm przedbiegów (po sześciu współzawodników), w których przybyli jako pierwsi Momo, Protin, Morin, Nieuport, Bourillon, Pasini, Nossam, Mercier uzyskując kwalifikacyę do dalszych biegów.

W drugim dniu 8 bm. uzyskał jeszcze i Jacquelin kwalifikacyę do dalszych biegów.

Międzybiegi i biegi rozstrzygające odbyły się dnia 11. bm. Zwyciężyli w międzybiegach 1. Bourillon przed Momą i Nieuportem. 2. Morin przed Mercierem i Passinim. 3. Nossam przed Protinem i Jacquelinem.

W biegu rozstrzygającym przychodzą 1. Bourillon, 2. Morin, 3. Nossam, ten ostatni jednak wnosi przeciw Bourillonowi protest, który przez komisyę został uwzględniony, tak że miał się odbyć wyścig rozstrzygający poraz wtóry. Bourillon stawić się do niego nie chce, wskutek czego zostaje deklasowany i postawiony na trzeciem miejscu. Tak tedy szczęśliwym zwycięzcą został po raz trzeci Morin, zdobywając nagrodę 8000 franków, 2. Nossam (2000 fr.), 3. Bourillon (1000 fr).

— Gerger z Grazu zdobył w Berlinie dnia 11. bm. mistrzowstwo europejskie na przestrzeń 100 km. w 2 : 14 : 09$^{3}/_{5}$, pobijając od 20 km. wszystkie niemieckie i austryackie rekordy. Drugi przybył Leyten, trzeci Kocher.

LITERATURA.

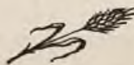
Anleitung zur Behandlung des Fahrrades und dessen praktische Verwendung, dziełko napisane przez porucznika Franciszka Smutnego, nauczyciela wojskowego kursu kołowego w Gracu, wydane nakładem księgarni Pawła Cieslaru w Gracu, zasługuje na szczere polecenie wszystkim, którzy się chcą z budową i użyciem koła dokładnie zapoznać. W pierwszej części omawia autor wyczerpująco o utrzymaniu koła i jego części w dobrym stanie, o naprawkach, o pneumatykach o przyborach i dodatkach do kół, jakoteż o czyszczeniu i zakupnie koła. W części daje instrukcye co do nauki jazdy użycia koła, zachowania się w drodze i co do odpowiedniego ubioru. Przestudjowanie tego dziełka przyda się tak wytrawnemu jeźdźcowi jak i początkującemu cykliście

Skrzynka korespondencyjna.

— *Wy K. hr. R. w Liège.* Zajmującą korespondencyę otrzymaliśmy, nadeszła jednak po zamknięciu nru, zatem wydrukujemy ją dopiero w nrze następnym.

— *Wy Krzepowski*, Wiedeń. Korespondencya również się spóźniła; niektóre notatki umieściliśmy w kronice.

— *Zamknięcie nru 10. względnie 25. każdego miesiąca,* prosimy tedy o przesyłanie korespondencyi przed tymi terminami. Wyjątkowo tylko mogą być przyjęte i po tym terminie krótkie, a ważne wiadomości.



Okazała i cenna premia dla naszych prenumeratorów.

Wskutek umowy, zawartej z wydawnictwem wspaniałego dzieła *„Les chiens de chasse et la théric de la chasse"*, które się w najkrótszym czasie pojawi, możemy je dostarczyć naszym prenumeratorom

za połowę ceny

Znakomite to dzieło sztuki, może być ozdobą najwykwintniejszego salonu, a będzie dla każdego myśliwego i miłośnika sportu najpraktyczniejszym, najbardziej zajmującym i najpożyteczniejszym, a przytem prawdziwie artystycznie wykonanym przewodnikiem.

W przeszło 100 wspaniałych akwarelach przedstawione są wszelkie rasy i najpiękniejsze typy psów, wraz z szczegółowymi opisami; dalej mieści się tam około 150 doskonałych rysunków, odnoszących się do teoryi łowiectwa, tresury psów, polowania na grubego zwierza itd. itd. Z tego można mieć pojęcie o użyteczności tego dzieła, zwłaszcza, że jest ono przepełnione znakomitemi wskazówkami praktycznemi. Wydanie nadzwyczaj staranne na wspaniałym papierze.

Dla naszych prenumeratorów: Cena w naszej administracyi z przesyłką **5 franków.**

Dla nieprenumeratorów Cena **10 franków.**

Wysyłka za przesłaniem należytości lub za pobraniem pocztowem.

— **Prosimy o rychłe nadsyłanie przedpłaty na bieżący kwartał** dla uregulowania nakładu.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

Rok III. Dnia 15. września 1897. Nr. 18.

„Koło“

MIKOŁAJ LUDWIG

WE LWOWIE

ul. Akademicka 1. 3. (obok Banku Hipotecznego)

GŁÓWNY SKŁAD

ROWERÓW

z fabryk angielskich i niemieckich

tudzież wszelkich części składowych, przyborów i potrzeb do tychże — Wszystko w najlepszej jakości.

Wyłączne zastępstwo na Galicyę światowej angielskiej fabryki

SINGER i Ska w Coventry.

Wyłączne zastępstwo znakomitej fabryki

DŮRKOPP i Ska („Diana“) w Bielefeld.

Ubrania trykotowe, czapki, potniki (Sweatery), paski, buciki, pończochy.

Modne towary męskie.

Cenniki na żądanie.



Fachowy warstat reparacyjny.

Dnia 19. bm. międzynarodowe wyścigi na torze L. K. C.

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 15. września 1897. Nr. 18.

Przedpłata:

z przesyłką pocztową:

rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:

rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:

1 strona . . 24 zł
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

ROWER SWATEM.

Komedyjka cykliczna w jednym akcie.

napisał

Dr. RAFA.

(Ciąg dalszy).

Scena 3.

KOŁOWICZ, ARON.

ARON (*który w czasie opowiadania Kołowicza przynosi obrus, nakrywa stół na ganku, wraca do karczmy i przynosi kufel piwa i bułkę na misce, stawia to na stole*). A Wilmożny pan z daleki?

KOŁOWICZ.

Dziś rano wyjechałem ze Lwowa, a byłem w Samborze o pół do jedenastej, (*do siebie*) żyd nie potrzebuje wiedzieć, że jechałem koleją, (*do Arona*) ze Sambora wyjechałem o trzeciej.

ARON.

Nu — to dobre jazde, z fury toby tak niepojachał.

KOŁOWICZ.

Wcale się nawet nie spieszyłem, bo szosy bardzo popsute i wicher dął mi w nos przez całą drogę, — dziś na wieczór myślę być w Jarosławiu.

ARON (*mlaska językiem*).

W Jarosławi. — a git geszeft, — to bendzi więcy jak dzeszencz milów.

KOŁOWICZ (*wchodzi na ganek, siada przed stołem i spostrzega piwo*).

Ależ ja prosiłem o świeże mleko i chleb czarny z masłem, a dostałem piwo i bułkę, — wszak mówiłem wyraźnie.

ARON.

Nu — Wilmożny pan mówił, — kiedy mliki nima, — ja sobi miszlił, że taki purytz, co tak dobrze jedzie na bicykl, to sze napije piwe, — bardzo dobre piwe, świży z beczki, — a czarnegi chleba tagże nima, bo to same chłopy jedzom, — dla panów to ja mam biały bułke.

KOŁOWICZ.

Cóż robić, jak niema, obejść się trzeba, piwo także wypić można — i tak nie myślę długo tu zabawić, skoro się tylko wypogodzi, zaraz wyjadę. (Aron wychodzi).

Scena 4.

KOŁOWICZ (*sam*).

Nie wiem dlaczego czuję się dzisiaj nie w humorze, czyżby powodem tego miał być jeszcze sen wczorajszy? Bo też to był prawdziwie sen dziwny: zdawało mi się, że mam rok ośmnasty i że jestem po maturze na wakacyach u wuja Jana na wsi. Naraz jakby, pod dotknięciem różczki czarodziejskiej, ten najszczęśliwszy okres życia mego stanął mi żywo w pamięci, — a to w najdrobniejszych szczegółach, — widziałem wujaszka, słuchałem jego dobrotliwego gderania, gdy mnie kochana ciotunia darzyła łakociami, widziałem Pawełka, o kilka lat odemnie młodszego, jak cały dzień chodził z grama-

tyką grecką pod pachą, bo po wakacyach miał zdawać poprawkę, — a wreszcie widziałem dziesięcioletnią naówczas Julkę, milusią szczebiotkę, która mnie nazywała zawsze swoim mężem. Mój Boże, dziesięć lat już od tego czasu mija; — zapisałem się na uniwersytet we Wiedniu i tam potem wstąpiłem do urzędu, dopiero roku zeszłego zostałem przeniesiony do Lwowa Julki już nie widziałem, wiem tylko, że wyrosła na śliczną pannę i że rozdaje kosze; w ostatnich czasach miał się o nią starać niejaki Szkapowski, zapalony koniarz. Jak myślę o tem, że Julka za mąż pójdzie, dziwnego doznaję uczucia żalu i smutku. Niczem sobie tego nie tłómaczę, sam się na siebie gniewam, a jednak niema co mówić, tak jest istotnie. Uczucie to nie mądre, a co gorsze śmieszne; wszak Julka dla mnie jest jeszcze zawsze dzieckiem. Nie czuję zresztą w sobie powołania do stanu małżeńskiego i sądzę, że to moje małżeństwo z lat dziecinnych z Julką, do najszczęśliwszych na świecie zaliczyć można, bo mi pozostawiło niczem nie zamącone wspomnienie szczęścia. Czy w rzeczywistości coś podobnego wydarzyć się może, nie wiem, — ale wolę nie próbować. Żeby być całkiem szczerym, wyznać muszę, że kilka już razy o mały włos nie uległem namowom różnych ciotek, kuzynek i życzliwych znajomych, lecz się zawsze wczas opamiętałem, a dziś niczego się już nie boję. Wiadomem jest powszechnie, że każda panna jest ładną, miłą, dobrą, — jednem słowem, że wszystkie posiada zalety, a żadnych wad nie ma; — przywary pokazują się dopiero po ślubie, a co najgorsza, że się zwykle ujawniają tylko wobec męża. Najczęściej mąż tylko jeden wie o tem, że pani kapryśna, że się o byle co sprzecza, że na zawołanie miewa migreny i t. d., a to co nie wyliczam... jest właśnie najgorsze. Gdy mężowie to opowiadają, co im się zresztą rzadko tylko zdarza, nikt im wierzyć nie chce, dlatego to właśnie żenią się jeden po drugim. Ja dziękuję, całuję rączki! ja mężom wierzę i zostanę kawalerem. Odstraszających przykładów mógłbym wyliczyć bez końca, jeden wystarczy, — ten biedny Tadeusz! zakochał się po uszy w ślicznej pannie, — napominałem, prosiłem, obiecywałem mu nawet aluminiowy bicykl na wypadek, gdyby dalszego starania zaniechał, wszystko nadaremnie, ożenił się! no i jest bardzo szczęśliwy, sądzę nawet, że się to szczęście nie zmieni, — ale cóż z tego? on, Tadeusz, mistrz klubowy, posiadacz kilku rekordów drogowych i torowych tak podupadł, że już prawie jeździć nie umie, a w klubie powszechnie nazywają go pędzlarzem!!! brr... to okropne! — Stan kawalerski ma także swoje ujemne strony; nie zawsze na świecie wesoło i nieraz zaciąży samotność, zwłaszcza gdy się zbliża trzeci krzyżyk, — ale na to lekarstwem jest bicykl. W chwili gdy wsiadam na maszynę o niczem już nie pamiętam, — swobodnie przed siebie jadę, a kamień lub dziura na drodze więcej mnie obchodzi jak każda, choćby najważniejsza sprawa; — wycieczka w miłem towarzystwie, a nawet samotnie odbyta rozwesela, uspokaja i uzdrawia. (*Deklamuje*):

Niemaż nic nad moje koło,
Zawsze wierne w każdej dobie,
Czy mi smutno czy wesoło.

Gdy serce płacze i boli,
Kiedy tęsknota uśmiech z twarzy zmiecie,
Kiedy się życie bezbarwnie snuje,
Kiedy mi pusto i smutno na świecie, —
O! wtedy bicykl ze mną wspólnie czuje,
On wie gdy jestem zbolały srodze,
I jadę na nim daleko w świat, —
Spadł kamień z serca, leży już na drodze,
Bicykl prawdziwy przyjaciel i brat.

Lecz dzieli także radości chwile,
Kiedy promyczek szczęścia jaśnieje,
Jakże to wtedy jedzie się mile,
Jak do około wszystko się śmieje.
To też serdecznie pokochałem koło,
Bo bicykl dzierży wesołości kwiat,
Bo na nim zawsze raźno i wesoło.
To mój towarzysz, przyjaciel i brat!

(*mówi*) Ale, ale — ja tu czas trawię na rozmyślaniach, a tu wypogodziło się na dobre, — zdaje mi się nawet, że i droga podeschła — a więc jazda. *(Patrzy na niebo, potem puka do okna karczmy).* Chciałbym zapłacić, — co się należy: *(patrzy na szosę).* Oho, jedzie jakichś dwóch cyklistów, nie, nie jadą, prowadzą maszyny, — (*przypatruje się*) nawet jeden z nich to cyklistka, (*do Arona, który wchodzi*). Ile jestem winien?

ARON.

Wielmożny pan zapłaczy 25 centy.

KOŁOWICZ.

Za piwo i bułkę należy się 8 centów, a ja płacę 10; (*bierze maszynę*) do widzenia.

ARON.

Szczęśliwy podróż Wielmożnymu panu.

KOŁOWICZ.

Wcale o to nie dbam, aby się z cyklistami spotkać i tak już niepotrzebnie straciłem z pewnością godzinę czasu. (*Chce wsiadać na maszynę!*)

(Ciąg dalszy nastąpi).



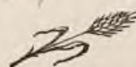
Polowanie ze skrawkami

dnia 8. września 1897.

O wpół do 3-ej popołudniu wyruszyły lisy w osobach dra Krattera i por. Pohla z lisiej jamy, by nakluczyć moc śladów ku utrapieniu psów, wypuszczonych w godzinę później z 6 kilometra gródeckiego przez mastra hr. Drohojowskiego. Zaraz za 6-ym kilometrem ślad się dzielił, podzieliła się więc i pogoń; większa kupa poszła na Zimną Wodę, kilku na Sygniówkę. Nie będę się tu rozwodził nad szczegółami pogoni, a powiem tylko, że śladów głównych było dwa (! sic), jeden mniej więcej przez Sygniówkę na Skniłówek, Skniłów i przez Sokolniki na szosę stryjską, był to ślad dra Krattera, a on sam tkwił tuż za karczmą sokolnicką, gdzie go pierwszy p. Krawczyk dostał w swoje ręce — drugi przez Zimną Wódkę nakluczony, krzyżował się z pierwszym circa we środku terenu i kończył w lesie zubrzyckim, gdzie p. Wissmüller drugiego lisa dopadł.

Całe towarzystwo zebrało się około 5-tej godziny na torze L. K. C., gdzie po posiłku rozpoczęły się gry towarzyskie, a więc lawn-tennis, kręgle i t. p. Zwycięskim psom przyznano piękną nagrodę w postaci srebrnej sprzążki, będącej symbolem jedności i solidarności koleżeńsko-sportowej. Poczem odbył się improwizowany handicap, w którym uczestniczyło 12 jeźdźców, a pierwszym był p. Komoniewski. A kiedy mrok otoczył ziemię, a z nieba błysnęła potężna, blada tarcza księżyca — z trybuny, kręgielni i toru odpowiadało mu różnobarwnym błyskiem kilkadziesiąt lampionów — i gorzała trybuna widzów, i kręgielnia, i sędziowska loża, a wnet i po torze rozwinął się stubarwny, świetlny wąż jeźdźców z lampionami, i szły ochocze spurty i wiwaty i śpiewania, a kule od kręgli swym głuchym grzmotem wiwatom wtórowały. „Wszystkie dziewięć“! — zrobione przez Prezesa Klubu zakończyły prawdziwie ochoczą zabawę, która długo w pamięci uczestników jaknajprzyjemniejsze będzie zajmowała miejsce. Wspólna kolacya do później nocy trwała a niezrównany nasz artysta p. Skwirczyński wnosił w rymach, vulgo „rymał“ toast za toastem na cześć każdego członka towarzystwa z osobna; rymy były wzniosłe, ale podzielić się nimi w „Kole“ z czytelnikami nie mogę, bo były... choleryczne. *Dr Mikolasch.*

Zgłoszenia do międzynarodowych wyścigów dnia 19. b. m. przechodzą wszystko, co dotąd widziano na torze Lwowskim. Miedzy czterema Wiedeńczykami figuruje Karol Larwin były „Bergmeisterfahrer“ austryacki, wśród kilku Prażan czytamy nazwisko Vodileka, mistrza Czech, a jako korona błyszczy zgłoszenie L. Maxa z Paryża.



Wielka lwowska nagroda.

Dalsze składki:

(przy sposobności zabawy na torze 8. bm.)

Komoniewski Seweryn . .	1	kor.
Wissmüller	1	„
Kratochwil	1	„
Dr. Sochanik	1	„
Bieniecki	1	„
Dr. Kratter	1	„
Krawczyk	1	„
Kowalski	1	„
Gustowicz M.	1	„
G. P. M. po 1 kor. . .	3	„
t. j. kwota	12	koron.
a z poprzednią kwotą	205	„
Razem	217	koron.

Dalsze składki przyjmuje nasza Redakcya i ogłaszać będzie ich rezultaty w każdym nrze „Koła“.



Części składowe koła.

A. Koło przednie czyli sterowe.

1. Dzwono przedniego koła.
2. Obręcz gumowy przedni (pneumatyk) składający się z wewnętrznej (niewidocznej) książki z płaszcza.
3. Wentyl przedniego obręcza, idący przez dzwono do wewnętrznej kiszki.
4. Piasta przedniego koła z obu kielichami, oś przedniego koła z obu stożkami (stałym i ruchowym) i kulkami; jakoteż z naśrubkami (muterkami) do umocowania osi w widełkach.
5. Sprychy przedniego koła z cewkami (Nippel).

B. Koło tylne czyli ruchowe.

6. Dzwono tylnego koła.
7. Obręcz gumowy tylny (jak 2).
8. Wentyl tylnego obręcza (jak 3).
9. Piasta tylnego koła z obu kielichami i mniejszem kołem zębatem; oś tylnego koła z obu stożkami, kulkami i naśrubkami do umocowania osi do widełek tylnych, jakoteż z płytkami i śrubkami do napinania łańcucha.
10. Sprychy tylnego koła z cewkami.

C. Rama.

11. Rura sterowa zwana także głową ramy, z przyrządem do zamykania, kielichami na ster i z wydrążoną płytką u dołu na hamulec.
12. Ramię przekątne na przyjęcie podpory pod siodło.
13. Ramię górne, czyli grzbiet ramy.
14. Ramię dolne, czyli pierś ramy.
15. Węzeł (zworka mufa) rury sterowej górny.
16. „ „ „ „ „ dolny.
17. Węzeł grzbietu z rurą przekątną i widłami tylnemi górnemi.
18. Podpora pod siodło. — Klamra z naśrubkiem.
19. Łożysko korbowe z kielichami na oś korbową.
20. Widła tylnego koła górne.
21. „ „ „ dolne.
22. Wkładka górnych widełek tylnego koła.
23. „ dolnych „ „ „
24. Węzeł łączący końce obu tylnych widełek, z przyrządem do napinania łańcucha.

D. Przyrząd sterowy.

25. Widła przedniego koła czyli sterowe, z otworami na końcu przyjmującymi oś przedniego koła.
26. Głowa steru i dolny stożek sterowy z trzonem wideł (niewidocznym przechodzącym przez rurę sterową).
27. Głowa rury sterowej z górnym stożkiem sterowym i klamrą na kierownicę.
28. Łożyska kulowe sterowe.
29. Trzon kierownicy.
30. Kierownica z obu rączkami.
31. Śrubka do umocowania przedniego wachlarza.

E. Przyrząd do zamknięcia steru.

32. Kołeczek do zamykania steru z sprężyną.

F. Przyrząd do siedzenia.

33. Podpora siodła, przesuwalna, umocowana za pomocą klamry (zob. 18).
34. Siodło z sprężynami i klamrą do dowolnego ustawienia siodła.

G. Przyrząd poruszający.

35. Wielkie zębate koło korbowe czyli łańcuchowe (obwód zębaty można odśrubować i wymienić) wraz z osią korbową z dwoma stożkami (stałym i ruchomym) i naśrubkiem do ustalenia stożka.
36. Korby (prawa i lewa) z czopkami umocowującymi je do osi. (Czopki z podkładką i naśrubkiem).
37. Pedały (prawy i lewy).
38. Małe zębate koło łańcuchowe na piaście tylnego koła.
39. Łańcuch bez końca, z czopkiem łączącym.
40. Śruba do napinania łańcucha.

H. Hamulec.

41. Rączka hamulca z klamrą umocowującą ją do kierownicy.

42 Sztabka hamulcowa z zawiaskami u góry, u dołu zaś ze śrubką łączącą ją z rurką hamulcową.

43. Rurka hamulcowa.

44. Klamra lub śrubka do ustalenia hamulca.

45. Sprężyna hamulcowa (wężykowato skręcona).

46. Płytka z otworem na dolną część rurki hamulcowej.

47. Hamulec gumowy.

J. Błotniki.

48. Wachlarz (błotnik) przedni.

49. Sztabki do umocowania wachlarza do wideł.

50. Wachlarz tylny.

51. Sztabki (jak 49).

K. Inne drobne przyrządy.

52. Stopień (przy osi tylnego koła).

53. Oparcie na nogi.

54. Oparcie na latarkę na rurze sterowej.



Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe Dagoberta Timara, NW. Berlin Luisenstrasse 27—28.

(Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze bezpłatnie wszelkich informacyi co do patentów, nowych wynalazków i t. p.)

L. 10828. Korby do kół z ukośnie na zewnątrz skierowanymi pedałami. — Dr. F. Lueddeckens, Liegnitz.

L. 11089. Obręcz do kół z dwoma koncentrycznymi metalowymi dzwonowymi obręczami. — Gust. Ad. Lindberg, Charlottenburg.

L. 9917. Z twardego rdzenia i elastycznego płaszcza składający się obręcz do kół. — Rudolf Taas i Piotr Reder, Chicago.

R. 10702. Bandaże do kół dla ochrony przeciw ślizganiu się. — Ernst Rosenberg, Giessen.

W. 79363. Spodnie do jazdy kołowej, z wszytemi we środku tasiemkami da ułożenia spodni na rozmaite długości. — Jan Huber, Monachium.

79178. Zewnętrzny krawędź obręcza gumowego, z umieszczoną wewnątrz metalową gazą. — Fritz Albrecht, Bromberg.

R. 11009. Umocowanie motorów do kół. — G. L. C, Rivierre i L. A. V. Girardot, Paryż.

S. 9938. Wentyl do pneumatyków. — Dr. Georg v. Seidlitz, Monachium.



WYCIECZKA NA KOLE
z Wiednia wzdłuż Dunaju.

Z notatek kolarsko-turystycznych,

skreślił

WACŁAW KRZEPOWSKI.

I.

Cel opisu. — Wyjazd. — Nussdorf i Kahlenberg. — Klosterneuburg.



Celem opisu mojej wycieczki kolarskiej jest zwrócenie uwagi zamieszkałych w Galicyi kolarzy, chcących robić wycieczki na kole w kraje alpejskie na wybór kierunku wycieczek. Uważam sport kolarski, nie tylko jako środek zdrowotny i komunikacyjny, lecz także dla kolarzy-turystów, jako tani i bardzo dogodny sposób zwiedzania okolic, szczególnie w miejscach, gdzie inny sposób komunikacyjny jest utrudnionym. Naturalnie, że podróż taka odbywa się dość powolnie, bo na miejscach godnych widzenia, zatrzymuje się chętnie turysta, a nadto często na nieodpowiednim do jazdy terenie, iść musi pieszo.

Wycieczka moja na kole w górę Dunaju, w okolice, szczególnie między Krems a Mölk, zwane „Wachau“, należy do najpopularniejszych wycieczek kolarzy wiedeńskich. Dodatnią stroną tej wycieczki jest, że uciążliwą nie jest i nie zbyt długą, a pod względem rozmaitości wrażeń i godnych widzenia zabytków starożytnych zajmuje jedno z pierwszych miejsc w Austryi.

Dodać jeszcze muszę, że radzę kolegom sportowym, którzyby zamierzali odbyć wycieczkę w kraje podalpejskie, lub też dalej na południe, aby przybywali do Wiednia koleją, a stąd zaopatrzeni tylko w kartę kolarską i przewodnik okolicy,

puszczali się na kole w dalszą podróż. Ubywa w ten sposób dla kolarza długa a monotonna podróż przez Śląsk i Morawę.

Dnia 25. lipca b. r. korzystając ze sprzyjającej pogody i wolnego czasu wybrałem się na moją wycieczkę. Zegary miastowe biły właśnie godzinę 5 rano, a mimo wczesnego poranku ruch na ulicach miasta był już ożywionym, była to bowiem niedziela. Spotykałem co chwila szybko przemykających cyklistów, jak również wesołe gromadki ludzi w strojach wycieczkowych z zawieszonymi na plecach tobołkami, zaopatrzonych w długie ostro okute górskie kije.

Turystyka jest jednym z najulubieńszych sportów wiedeńskich, — i nic w tem dziwnego, gdyż obfity ku temu dają materyał malownicze Alpy.

Szybko mijałem, wolne jeszcze od ruchu fiakrów, tramwai i omnibusów ulice miasta, których bruk gdzieniegdzie nielitościwie dawał się we znaki. Po półgodzinnej jeździe przybyłem do Nussdorf, minąwszy po drodze liczne wiadukty, mosty i nasypy budującej się właśnie kolei miastowej (Verbindungsbahn).

Za dworcem kolei żelaznej, stacyi Nussdorf znajduje się na kanale Dunaju w poprzek stojący żelazny okręt (Sperrschiff), chroniący Wiedeń przed wylewami wody, a zarazem wstrzymujący na wiosnę płynące kry lodów. Przy ostatnich wylewach oddał okręt ten wielkie usługi miastu, chroniąc wiele dzielnic Wiednia od zupełnego zalania. Kilkanaście metrów poniżej jest na ukończeniu most żelazny, połączony z żelazną konstrukcyą skrzydłowych bram, które według potrzeby będą dopuszczały wodę do kanału, lub nawet, mogą jej dopływ całkowicie zamknąć. Jest-to dzieło o wielkich technicznych zaletach i tak dla fachowców jak i niefachowców godne widzenia.

Nussdorf leży u stóp gór Kahlenberg (438 m) i Leopoldsberg (423), ostatnich kończyn Lasu wiedeńskiego. Opisywać lub zachęcać do zwiedzenia tego miejsca sławy ojców naszych jest chyba zbytecznem.

Z terasy „Hotelu Kahlenberg“ na górze roztacza się śliczny widnokrąg na cały Wiedeń i okolicę, przez którą poważnie rozlewa swe wody Dunaj. Znajdują się tam liczne piękne wille i kościół, w którym tradycyjnie, w rocznicę oswobodzenia Wiednia, dnia 3. września odprawianą jest msza św.

Gościniec z Nussdorf wiedzie wzdłuż toru kolei żelaznej cesarza Franciszka Józefa — tuż nad brzegiem Dunaju. Droga ta szczególnie w nocy jest bardzo niebezpieczna, falisty bowiem teren, naraża nieostrożnego cyklistę na karambol z baryerą i spadnięcie na poniżej leżący tor kolei żelaznej. Do ujemnej strony należy też, że na przestrzeni 2—3 klm. droga wybrukowaną jest wysortowanemi i zużytemi kostkami kamiennemi z miasta. Przestrzeń ta jest na każdy sposób bardzo zajmująca; po prawej stronie, ma się błękitną wodę, szeroko i rozgałęziono płynącego Dunaju, — po lewej spadziste stoki gór, pokryte po południowej stronie winnicami, a kilka kamieniołomów odkrywa charakter geologiczny.

Przy 10 klm. znajduje się Klosterneuburg, gdzie amatorzy wina, mogą go u źródła zaczerpnąć. Miasteczko nie wielkie, z kilkutysięczną liczbą mieszkańców, trudniących się przeważnie uprawą wina. Ulubione to jest miejsce wycieczkowe wiedeńczyków w dzień św. Leopolda patrona Niższej Austryi. Można być wówczas świadkiem komicznej zabawy ludowej zwanej „Fassl-Rutschen“, polegającej na tem, że się wychodzi schodkami na wzdłuż leżącą beczkę, o średnicy około 5 metrów, na drugą zaś stronę zmuszonym jest człowiek oddać na losy wypukłej powierzchni beczki, powrót bowiem po schodkach jest niemożebnym, bo nań następni amatorzy tej jazdy nie zezwolą. Jest to zatem też rodzaj sportu?

(C. d. n.)



KORESPONDENCYE.

Wiedeń, dnia 23 sierpnia 1897.

Wielkim zwolennikiem i amatorem sportu kołowego jest hrabia Kielmannsegg, namiestnik Austryi niższej. Jak wiadomo, jego zasługą jest zniesienie przymusowe numerowania w Wiedniu. Będąc teraz na urlopie, odbył podróż do Londynu i Paryża, gdzie specyalnie badał i informacye zasięgał co do przepisów jakie istnieją dla ruchu kolarskiego.

Przed paru dniami przyjmował on deputacyę związku wyścigowców w Mödling, zapraszającą go do przybycia na wyścigi. W toku rozmowy wyraził się Namiestnik: „Oceniam kolarstwo nie jako sport, lecz z wiele wyższego socyalno-politycznego stanowiska. Robotnik, kupiec, subjekt, niższy urzędnik, oni wszyscy nie mogą utrzymywać własnego powozu lub go wynajmywać. Mają oni jednak wiele pilnych a ważnych spraw do załatwienia — więcej pewnie — niż bogaci ludzie. Wychodząc z powyższego stanowiska powinno się koło uważać jako środek komunikacyjny dla mniej zamożnych osób, a władze też powinny kołu drogi ułatwić“.

W dalszym ciągu rozmowy zauważył Namiestnik, że publiczność paryzka jest więcej uważna (disciplinirt) na ulicach miasta, a woźnice są wszędzie nieprzyjaźnie usposobieni dla cyklistów. Mając tak gorące poparcie w osobie namiestnika, może kolarstwo w Wiedniu i okolicy być pewne swego rozwoju — co zdaje się powinno wpłynąć na przychylne traktowanie tego nowego środka komunikacyjnego i w innych krajach austryackich.

Policya wiedeńska zapisuje pilnie wszystkie przekroczenia cyklistów, mimo tego statystyka za miesiąc lipiec wykazuje, że procent ukaranych lub notowanych woźniców i fiakrów o wiele jest większym, aniżeli kolarzy. Rachunek wykazuje: Było karanych lub notowanych na 5.000 woźniców 672 = 13·52% na 30.000 cyklistów 522 = 1·74%.

Zatem każdy 7-my woźnica, a każdy 57 cyklista był karanym. Stosunek bardzo chwalebnie świadczący o kolarstwie, bo przy tak kolosalnym ruchu wielkomiastowym o wypadek nie trudno. Uwzględnić przytem wypada, że wiele zapisków policyjnych odnosi się z błahych powodów jak n. p. zgaśnięcie latarki i t. p.

Dnia 29. b. m. na torze wyścigów konnych w Friedenau w Praterze odbędzie się bardzo interesujący wyścig (Dreier-Matsch) na 200 klm. Wezmą w nim udział znani wytrwali cykliści Gerger, Fischer i Köcher. Gerger szczególnie zasługuje na uwagę, gdyż w bieżącym roku był on w Niemczech i Austryi na 50 i 100 klm. niezwyciężonym i zdobył w Berlinie mistrzowstwo Europy.

Zbliżający się termin wyścigów „Wielkiej nagrody Wiednia“, obudził na nowo ruch na torze wyścigowym. Zgłoszonych jest wielu z pierwszorzędnych wyścigowców, jak Arend z Hanoweru, Francuzi Bourrillon i Courbe, staroniemiecki mistrz Lehr i wielu innych.

Automobile zyskują w Wiedniu również popularność, i tak właściciel szkoły jazdy na kole pan K. Oplatek przewozi swoich uczni na lekcye automobilem. Otrzymał on też pozwolenie jazdy automobilem na głównej aleji w Praterze. Wozy te, za pomocą benzynowego motoru poruszane, są obecnie coraz częstszymi gośćmi na ulicach Wiednia i zwracają powszechnie uwagę przechodzącej publiczności.

Wacław Krzepowski.



„Cyklista“, wyścig damski i „Koło“.

Na skutek uwag poczynionych przez „Cyklistę“ nad sprawozdaniem z „Wyścigu damskiego“, zamieszczonem w „Kole“, korespondent nasz nadesłał następującą odpowiedź, którą w całości podajemy:

Szanowny Redaktorze!

Replika „Cyklisty“ zaskoczyła mnie najniespodziewaniej, bowiem nigdybym nie śmiał przypuścić, aby redakcya warszawskiego organu chciała i mogła kruszyć kopię w obronie „Singerów“. Tem zaś wydało mi się to więcej nie jasnem, iż Sz. Redaktor „Cyklisty“ sam i osobiście (!) o wyścigu damskim ze mną rozmawiał i to w duchu mego późniejszego sprawozdania! Wobec tego śmiem twierdzić, iż uwagi powyższe pomieszczono niekoniecznie z Jego zgodą... Niemniej jednak na odparcie zarzutów przytaczam fakty:

1. że inicyatorstwa wyścigu damskiego „Cykliście“ nie zaprzeczałem, bowiem jeszcze przed sprawozdaniem pisałem o tem w „Kole“;

2. że za istotnego organizatora wyścigu wszyscy muszą uważać firmę „Singer“, gdyż ona, prócz nagrody „Cyklisty“ fundowała wszystkie inne. Ba! nawet o tyle posunęła się w zapale udzielania żetonów pamiątkowych, że darzyła nimi nietylko sędziów, ale i... niektórych widzów. Była jeszcze i nagroda turystów — ta się liczyć wszakże nie może, gdyż zjawiła się niespodziewanie i nadetatowo.

Redakcya „Cyklisty“ sama sobie przeczy. Znamy jej wspaniałomyślność, pewni

więc jesteśmy, że gdyby ona wyścig organizowała — pomyślałaby i o nagrodach. Urządzała ona lepsze konkursy bez pomocy Singerów! — A zresztą, jeżeli Redakcya „Cyklisty“ ma tak wysokie pojęcie o bezinteresowności Singerów... niech ma! Byleby go straciła... robiąc korektę numeru „Cyklisty“, na którego ostatniej stronie widnieje najlepszy argument. Szkoda, że casus nie dał przyjechać pierwszej na... Singerze mielibyśmy przyczynę do podziwiania nowej reklamy.

Po zatem, w pokorze ducha, nadmieniam, iż wolno było mi osobiste zdanie, co do estetycznej strony wyrazić. Zdanie niekoniecznie cyklowo-naiwne, gdyż właśnie z punktu owej h y g i e n y damskie wyścigi nie mają racyi bytu, powtóre zdanie to podzielali prawie wszyscy ci, którzy byli na starcie, po trzecie był to wyścig dam, przebranych za chłopców — a więc nie „dam“ — tylko kobiet wdzierających się w atrybucye mężczyzn. Gdyby wyścig był dokonanym na maszynach d a m s k i c h byłby on probierzem tychże, miałby nas czegoś nauczyć — wszystko zaś co się tyczy męskiej maszyny i ubioru nadaje się lepiej do uwag w wyścigach męskich.

Łatwo strzelać na wiatr! samemu ledwie raz w rok tknąwszy się roweru drugim zalecać spurty i treningi. Gdyby przyszło jednak, któremu z moich oponentów, zobaczyć startujące siostry, żonę czy córki — dopiero bylibyśmy świadkami ciekawego zwrotu do zasad mojego zacofania.

W końcu jeszcze jedna uwaga. Nazbyt wielkim jestem miłośnikiem sportu kołowego, bym nawet nie uznawał pewnych anomalij! Ale, powiem otwarcie „wyścigu damskiego“ seryo nie traktowałem, bo na to nie zasługiwał.

Jeżeli panie startujące miały być pionierkami... startu kobiecego, to bez względu na prawo równouprawnienia, jakie sport nadaje, winny były podledz najskrajniejszym i najsurowszym przepisom towarzysko-społecznym. Udział zdaje się tylko dwóch n i e s p r a w i e d l i w y c h nadał wyścigowi tingl-tanglowy charakter, wywołał liczne a złośliwe uwagi prasy miejscowej pod adresem cyklistów, a tem samem utwierdził nasze panie w błędnem mniemaniu, że sport cyklowy w szerszem znaczeniu to s c h o k i n g.

I z tego punktu wychodząc muszę wyprowadzić Sz. „Cyklistę“ z błędu, bowiem może Ryczywół albo Koziegłowy są tak srodze postępowymi — gdyż nasza poczciwa Warszawka więcej się zżyma na cyklistki... niż Sz. „Cyklista“ na niżej podpisanego.

Racz przyjąć Sz. Redaktorze wyrazy szacunku *X. Pędzlarz.*



Tory Królestwa.

Łódź. Dnia 5. b. m. odbyły się na nowym torze Ł. T. C. drugie wyścigi w bieżącym sezonie, które początkowo były wyznaczone na 29. z. m. Śmiało można je nazwać „sąsiedzkimi“, gdyż program zapowiedział je dla gubernii Piotrkowskiej i Kaliskiej, a więc dla najbliższych. Najpoważniejsi sąsiedzi sportowi jak Kaliscy i Piotrkowscy nie dopisali. Wątpimy, aby jednych setka z górą, drugich niecała setka wiorst mogły odstraszyć, dość że biegi dla Kalisza i Piotrkowa upadły. Znaleźliśmy natomiast na programie, bliskich sąsiadów mniejszych miast, jak: Zgierz i Pabianice — leżących tuż pod Łodzią.

Program więc, zredukował się: do 6-ciu biegów, korsa kwiatowego i pobicia istniejącego rekordu Z. T. C. 1-kilometrowego 1:30.

O godzinie 3. popoł. rozpoczął wyścigi, bieg zgierski przy szczupłej garstce publiczności, niepewnej pogodzie i silnym wietrze.

Dystans 2.500 metr. — 5 okrążeń toru. Startuje 10 jeźdźców Z. T. C. i jeden niestowarzyszony. 1. przybywa do mety C. Freudenreich w 4:18. zdobywając żeton sr. duży. 2. J. Żmigrodzki (ż. sr. m.), 3. K. Cubert (ż. br. d.) 4. H. Gralewski (niestow.) (ż. br. m.)

Bieg, 2. pabianicki — startuje 5 jeźdźców niestowarzyszonych i zamiejscowy członek W. T. C. Dystans 2.500 m. 1. W. Reichel (W. T. C.) (ż. sr. d.), 2. R. Ekerkunst (sr. m.), 3. L. Morawski (br. d.), 4. C. Pohorecki (br. m.)

Bieg 3. kolej na łódzkich. Ponieważ do niego, zapisała się największa ilość jeźdźców — urządzono o godzinie 10. rano serye, z których do rozgrywki ostatecznej stanęło 6-ciu jeźdźców. Dystans 2.500 m., a więc jednakowy z poprze-

dnimi dwoma, 1. K. Müller w 4 : 40. (ż. sr. d.) 2. K. Hauck 4:40$^2/_5$ (sr. m.), 3. T. Heidrich 4 : 40$^2/_5$ (dr. br.) 4. Ginter (m. br.).

Pomijamy na razie corso, przystępując do biegu 4., w którym bierze udział, po 3. pierwszych jeźdźców z trzech poprzednich biegów, jakby dla porównania ich sił. Dystans 5000 m. za przodownictwo nagroda w przedmiocie pamiątkowym (statuetka z cyklistką metalowa) 1. K. Müller w 8 : 36$^4/_5$ (ż. zł. m.), 2. T. Heidrich 8 : 37 (ż. sr. d.) 3. K. Hauck 8 : 37$^4/_5$ — (ż. sr. m.) 4. E. Günter (br. d.) 5. S. Gajewski (br. m.) O przodownictwo walczyli S. Gajewski i C. Freudenreich. Po 6 kołach Gajewski ustąpił pierwszeństwa Freudenreichowi, który w przedostatniem kole, wycofał się.

Bieg 5. seniorów, dostępny dla członków Ł. T. C. Dystans 1.500 m. zapisało się 7 jeźdźców, stanęło tylko czterech — lecz i ta gwardya nie wytrzymała do końca, pozostawiając tylko dwoch współzawodników na torze, pomimo wyznaczonych 4 nagród w żetonach i dwóch w przedmiotach pamiątkowych, dla dwóch pierwszych. 1. K. Nikiel 3 : 16 (ż. sr. d. i przedmiot pamiątkowy), 2. K. Hiller 3 : 22$^2/_5$ (ż. sr. m. i przedmiot pamiątkowy).

Bieg 6 dla maszyn wielosiedzeniowych. — Dystans 5000 m. — startują 4 osady, dwie dwusiedzeniowe i dwie trzysiedzeniowe. Trojaki dają 200 m. wyrównania. Po zaciętej walce trojaka K. Müller, R. Bochmer i K. Hauck w 7 : 24 (po ż. d. sr.) druga była osada dwojaka W Bogucki i E. Moszkowski w7 : 31 m. (ż. sr. m.), trzecia osada trojaka A. Gajewski, T. Heidrich i A. Holstein 7 : 51 (po ż. br. d.).

P. K. Müller mistrz jazdy Ł. T. C. pobił rekord kilometrowy, przy pomocy leaderów, zużył bowiem 1 : 22$^1/_5$ — wobec czego, poprawił istniejący o 7$^1/_5$ sek.

Corso kwiatowe odbyło się pomiędzy 3 a 4 biegiem. Z czternastu współzawodniczących na różnych typach kół przybranych oryginalnie i bogato kwiatami naturalnymi, obdarzyli sędziowie pierwszą nagrodą (wazą pięknie malowaną) rower udekorowany przeważnie sztucznemi kwiatami z jeźdźcem ubranym w zielone nankiny p. K. Niklem. Druga nagroda (zegar biurkowy z cyklistą) dostał się braciom Makarczykom na dwojaku przybranym przeważnie w białe astry, w białych kostyumach. Trzecia nagroda (biust murzyna z terrakoty) dostała się J. C. Freudenreichowi — za baldachim w różnokolorowe kwiaty. Czwarta, dodatkowa, synkowi p. Langego, który siedział na kole jak w bukiecie.

Ogólnie zwracało uwagę, pięknie i bogato przybrane koło ogrodnika, który miał na plecach kosz z włoszczyzną i owocami, przed sobą zaś, przy kierowniku, z kwiatami. Nie brakło też wysokiego bicykla, którego koło było przybrane w wielką gwiazdę z żółtych kwiatów, a na kierownicy widniał słonecznik.

R.

Łódzkie Towarzystwo Cyklistów zapowiedziało wyścigi na dzień 26. b. m.

Kieleckie Towarzystwo Cyklistow wskutek jednoczesnego ogłoszenia wyścigów przez W. T. C. urządza wyścigi dopiero w dniu 19. b. m.

Lubelskie Towarzystwo Cyklistów urządzało w dniu 5. b. m. wyścigi z udziałem sił miejscowych, prowincyonalnych i warszawskich. W trzech biegach głównych zdobył palmę pierwszeństwa mistrz Wyhowski Stanisław, mając za każdym razem za sobą brata swego Kazimierza. Nadto święcili tryumfy pp. N. Malinowski, J. Abramowicz, Kwaśniewski, Zejdowski i Ossowski, jako pierwsi, a pp. E. Szyller, J. Mirecki, Gałecki, Kotkowski i Owczarski, jako drudzy i trzeci.

Dynasy.

Świetnie, malowniczo, przepysznie wyglądała brać W. T. C., gdy w liczbie 120 wyruszyła w pełnym rynsztunku z maszynami na Nowy-Świat, celem utworzenia szpaleru w czasie wjazdu J. W. Cesarza Mikołaja II do Warszawy. Przeciwnicy ujednostajnienia kostjumów, dopiero teraz przekonali się, co znaczy, gdy korporacya występuje w ubiorach ściśle jednakowych! A przeciwnicy sportu kołowego ze zdziwieniem spoglądali na tych „sprężystych“ ludzi, pełnych sił, zdrowia i energii, — a nie jak się im zdaje, wy mizerowanych z „wklęśniętą piersią“.

Na czele niesiono sztandar klubowy w barwie cyklowej szarej ze znakiem klubowym kołami rowerowemi. Po raz to

pierwszy uroczyście, bo ze sztandarem, wystąpiło W. T. C. Ale co powiecie, że chorągiew miała trzech oponentów, którzy utrzymywali, że to godne... cechu rzemieślniczego, a nie cyklistów.

Sancta simplicitas!

Konkurs Rybacki na stawie dynasowskim zapowiedziano na dzień 19. b. m. Nagród. 5. — I. za pierwszą rybę; II. za najwiekszą ilość sztuk złapanych ryb: III. za największą wagę złapanych ryb bez względu na ilość sztuk: IV. za największą rybę i V. za najmniejszą rybę. — Nagrody w żetonach pamiątkowych. Konkurs trwać będzie dwie godziny. Spodziewany jest udział około trzydziestu członków.

Wielką zabawę na rzecz Pogotowia Ratunkowego zapowiada W. T. C. na dzień 2. października. Na program złożą się jarmark z zaimprowizowanemi przedstawieniami, chóry, illuminacja, korowód łodzi, figury marmurowe, fajerwerki, corso humorystyczne i. t. d.

ŁÓDŹ.

P. Kurt Hauk pobił na torze łódzkim record godzinny warszawski P. M. Horodyńskiego, przejechawszy 38·830 m. podczas gdy p. Horodyńskiego record wynosił 38·246½ m.

Nadmienić wypada, iż tor łódzki jest betonowy, wobec czego przewaga p. K. Hauka nie jest zbyt wielką. Należy jednakże się spodziewać, iż p. K. Hauk po sumienniejszym treningu, jeszcze lepszy czas wykaże.

Wyścigi W. T. C.

Niebywałe budzą zainteresowanie zapowiedziane na dzień 12. b. m. wyścigi na torze dynasowskim. Przedewszystkiem najlepsze siły Warszawy i Królestwa z jednej strony, a z drugiej professjoniści tej miary, jak Heidenreich Fritz z Wrocławia, Michael Herty z Hannoweru, Indra Vodilek i Stanislav Ichlicka z Pragi Czeskiej, wreszcie p. Poturzańskij z Kijowa.

Znany jeździec i champion p. Zet. A. Zet. jeździć będzie pod pseudoninem Billi.

Lublin, Łódź, Piotrków, Siedlce i Kalisz nadesłały zgłoszenia, — słowem wszystko zapowiada niebywale świetne wyścigi... byle pogoda dopisała... bo od dni trzech Warszawę nawiedziła jesienna pluchota..

W dniu 12. b. m. po wyścigach od będzie się wielka wieczornica z udziałem członków i przybyłych gości.



Kronika warszawska.

Motto

„Trulala...... ale z innej beczki“.

Najsmakowitsza potrawa, najpiękniejsza melodya, najprzyjemniejszy towarzysz zbyt częsty — powszednieje, staje się coraz mniej sympatycznym, wreszcie na dobre nudzi.

Słuszną tedy mam rację do zaniechania rozmowy z imci panem lwowianinem Przykro mi, iż na razie nie mogę zaspokoić jego ciekawości odnośnie do profesyonizmu warszawskiego — ale bliższa koszula ciała niż kaftan Nie mogę wszak nawet dla tak miłego słuchacza, narażać Sz. czytelników na ziewanie! A więc zabieramy się, na odmianę do monologu. Trudniejsza to forma kroniki... ale niech stracę! Byle zacząć a już jakoś tam — po staropolsku,— „będzie“, — a po cyklistowsku „się dopędzluje do końca“.

Od czego więc zacząć? — Ano... sprobujmy od tego, że... ostatnia moja kronika ujrzała światło dzienne bez mego podpisu! Wskutek tego złośliwi upatrują w tem chęć głębszego jeszcze ukrycia mego „ja“!

O niezmierzona ludzka zjadliwości, patrz, — oto — chcąc powetować przeoczenie drukarskie, dzisiaj podpisuję się podwójnej wielkości literami: — Nie zadowala cię to? — Pisz więc na Berdyczów! — Wiedz tylko asani, iż drwię sobie z niej i dopóki mnie cny redaktor „Koła“ (kłaniam się w tej chwili) nie wyleje... będę pisał... i to owe „bezsensowne“ kroniki. Będę „gryzmolił“, będę „dziury upatrywał w naszem niby całem“, a jednocześnie, na wasze repliki, o ile nie będą wolne od alluzyj do wyświecenia mnie z „Koła“, wcale nie będę odpowiadał... bo... nie mam ani czasu,

ani ochoty przekonywać tych, którym chodzi o zdystansowanie mnie.

„Ktoś“ zrobił mi uwagę, iż dotąd, poruszając sprawy kolarstwa warszawskiego, — wszystko ganię a niczego nie chwalę, — że wskutek tego nie charakteryzuję dziejów cyklowych wobec Galicji, która gotowa, Bóg wie jak dziwaczne wyrobić sobie o nas pojęcie. Dalej, że ja najniesłuszniej jestem antiwyścigowcem, że... i że... i jeszcze raz... że!

Przedywstkiem, Galicja nie jest na tyle ciemną, aby nie widziała, że Warszawa, jako najliczniejsze zbiorowisko polskie musi i na polu cyklizmu polskiego prym trzymać. Następnie taż sam Galicja tyle się naczyta pochwał w warszawskich kurjerach! Wytykanie usterek na dobre i Galicji wyjść może, bowiem tą drogą dyskusyi nad poruszonymi tematami, ustrzeże się niejednego błędu, jaki u nas, przy większej dopiero gospodarce cyklowej, na jaw wyszedł. A w końcu skromna uwaga, że „Koło“ ma czytelników i w Królestwie. I to czytelników, którzy albo czytują warjanty na temat „cykliści to są ludzie chorzy, zmanierowani, postrzeleni“ — albo: „Sz. gospodarz klubu raczył stuknąć się paluszkiem w głowę i okropnie świetną zapowiedzieć zabawę; — pan kapitan był łaskaw to a to; — sympatyczni „sprężyści“ godnie odpowiedzieli... i t. d.“

Notabene, przy każdej takiej wzmiance moc nazwisk mniej więcej z takimi epitetami, jak „gorliwy“, „pomysłowy“ „energiczny“ etc.

Oczywiście takie pochwały muszą powoli wyrobić to przekonanie w cyklistach, że tak jak jest — jest dobrze, — muszą wywołać zdanie, że jeden tylko „ten jeden pan z Warszawy“ męci wodę i ciszę. A sekret cały polega na nieznajomości po większej części w prasie warszawskiej najelementarniejszych zasad sportu, przy chęci schlebiania jednostkom. Więc taki pan „od sportu“. często nawet nie fatyguje się na wyścigi przepisuje sprawozdanie od gorliwszego kolegi dziennika wychodzącego wcześniej, i... ubarwia... według sympatyi lub korzysta z okazyjki i psy wiesza na wszystkich cyklistów pod słońcem.

Powiadam państwu, mnie, biednege pachołka w ostatnich czasach ominął żeton... a z nim przepadł jeszcze jeden tytuł więcej! A wiecie dlaczego? — Bo... bo... posądzono mnie o antiwyścigową agitację! Ciężko mi pogodzić się z tą myślą, źle że niezasłużona spotkała mnie odprawa. Jakby to miło było do kollekcyi znaków klubowych na lewej piersi jeszcze jeden dołączyć! Może mi się uda zrehabilitować? A więc zaczynam i to szczerze, bez blagi, „Nazbyt opieszale wywiązuje się ze swego zadania komisja sportowa W. T. C. bowiem przy takiej jak obecna liczba jeźdźców dopiero trzecie zapowiedziała wyścigi a raptem jedne tylko zamierza urządzić! Tem dziwniejszem nam się to wydaje, że wyścigi obecnie zyski przynoszą. Dawniej, gdy musieliśmy czasem dokładać mieliśmy wyścigów więcej“.

Może wzmianka ta najskuteczniej przekona takich, którzy ogłaszają mnie za antiwyścigowca. — Nie, panowie, mnie się nie podoba system wyścigowy — ale nie wyścigi.

— Może żeton będzie? Co? — Może jeszcze coś w tym rodzaju? - „A więc dziwna jest i zgoła niezrozumiała opieszałość „Koła wyścigowego“... „Koło wyścigowe“ zostało zawiązane w celu niesienia pomocy komisji sportowej, która, gdy chodziło o kontrolorów w wyścigach dystansowych lub wogóle o jakoweś drobniejsze i połączone z pewną subjekcją urzędy zawsze była w bardzo przykrem położeniu, – braku ludzi. — Obecne „koło wyścigowe“, składa się coś ze 40 członków, no i oczywiście... bardzo nie wielu liczy takich, którzyby poczuwali się do pewnych względem komisyi obowiązków! Ręczyć można że gdy przyjdą wyścigi torowe... koło trybuny sędziowskiej będą się kręcili panowie członkowie suto dekorowani kokardami — godło ich wyższości — ale gdy zaproponują im dyżur w treningbudzie, zdala od publiki, od dam nie omieszkają, po wiekszej części, zgrabnie sianem się wykręcić. — I cóż poczną kapitanowie? A no, — po raz setny, zwrócą się do tych kilku, którzy zawsze gotowi zrezygnować z osobistej przyjemności a kokardki noszą nie dla bezgranicznej śmiesznej słabostki, lecz dla odznaki, że pan ten coś wie, coś robi i porządku przestrzega“.

Jeden pan z Warszawy.



KRONIKA.

— Czas nadsyłać przedpłatę na IV. kwartał 1897!

Zarazem upraszamy tych naszych czytelników, którzy z prenumeratą zalegają, by zechcieli zaległości te jak najrychlej wyrównać!

— Za przesłane nam od przyjaciół naszego pisma z rozmaitych miejsc wycieczkowych w kraju i za granicą pozdrowienia, serdecznie tu dziękujemy. Otrzymaliśmy ich w ciągu ostatnich kilku tygodni kilkadziesiąt trudnoby więc wyliczać, ale świadczy to wymownie o pomyślnym rozwoju tak pięknego sportu wycieczkowego u nas. Serdecznie nas cieszy uprzejma pamięć o naszej Redakcyi i będzie dla nas dalszym bodźcem w użytecznej dla naszego najpiękniejszego ze sportów pracy.

— Szanowni prenumeratorowie zmieniający swe mieszkanie, zechcą nam wcześnie donieść o zmianie adresu, w przeciwnym bowiem razie sami muszą przypisać sobie winę, jeżeli pisma w swoim czasie nie otrzymają. Obecnie zwrócono nam znów z poczty kilka numerów, że „adresat pod nr. . . przy ul. . . nieznany“.

Redakcya i Administracya.

— Sprostowanie. Wydział Lwowskiego Klubu Cyklistów na posiedzeniu dnia 11. bm. uchwalił sprostować mylnie podaną w wiadomościach klubowych uchwałę Wydziału, „by pp. Gustowicza T., Strzeleckiego W., Friedrichów, Kafkę, Calderoniego i Reinera wypisać na czarnej tablicy w kancelaryi klubu“. Uchwała taka na Wydziale nie zapadła.

Dr. Mikolasch.

— Na wielką lwowską nagrodę wpłynęło dopiero 217 koron. Składka postępuje rzeczywiście bardzo powoli. Wielu wymawia się tem, że „szkoda pieniędzy, bo przyjadą obcy i zabiorą nagrody“. Wymówka to błaha, bo tu chodzi o sport i jego rozwój, a nie o to, kto nagrody zabierze. Nasi wyścigowcy potrzebują wzorów, a te mogą mieć dziś tylko na obcych, a i publiczność chce widzieć porównanie między swoimi a obcymi. Wszakże i wiedeńska wielka nagroda nie pozostanie we Wiedniu, bo szanse stanęły po stronie obcych, a przecież nikt się o to nie pytał i złożono 10.000 koron. Nie można jednak wątpić, że i nasi wyścigowcy powoli się wydoskonalą i nie dadzą sobie z czasem zabrać nagród, tymczasem zaś zachęcamy do dalszych składek.

— Koło w wojsku. W Austryi istnieją obecnie cztery kursa kołowe wojskowe, a to w Gracu, Przemyślu, Lwowie i Krakowie. W r. 1898 zostaną jeszcze kursa takie zaprowadzone w Peszcie, Zagrzebiu i Innsbrucku. Najbardziej odznaczył się dotychczas kurs gradecki, a to grupą składająca się z 2 oficerów i 30 żołnierzy, która przy ostatnich manewrach zwróciła na siebie uwagę sfer kompetentnych.

— Międzynarodowe wyścigi na torze L. K. C. zapowiadają się świetnie. Jeżeli przybędą wszyscy, którzy się do wyścigu zgłosili, to będziemy mieli prawdziwie międzynarodową walkę, są bowiem między zgłoszonymi takie siły jak Max z Paryża, Larwin, Müller i inni z Wiednia, kilka znakomitych sił z Pragi mianowicie Vodilek, Kosina, Jaros i inni, z Warszawy Barański Stan., Bystrzonowski, Sadowski — wogóle znane i dzielne siły wyścigowe.

— Tor wyścigowy L. K. C. coraz się bardziej ożywia, zwłaszcza od czasu urządzenia Lawn-Tennisa i kręgielni, gromadzą się tam licznie miłośnicy tych sportów, podczas gdy wyścigowcy oddają się treningowi. We środę dnia 8. bm. przy sposobności liczniejszego zebrania członków i gości urządzono iluminacyę toru i korowód z lampionami, które robiły imponujące wrażenie.

— Koło a polityka. W Moguncyi zawiązało się towarzystwo kolarskie robotnicze, a to z łona partyi socyalnej. Głównem zadaniem tego towarzystwa jest agitacya wyborcza za pomocą jazdy na kole i szybkie donoszenie o wynikach wyborów.

— Mistrzowstwo europejskie na 10000 metrów zdobywa Arend w 16 : 05 na torze w Kolonii. Wyścig odbył się w 5 przedbiegach, i biegu rozstrzygającym. 2. O. Breitling, 3. Käser, bez miejsca zaś Bourillon, Nieuport, Robertson, Parlby.

— Alfred Köcher zmniejszył dotychczasowy 100 km. rekord drogowy o 6 minut ujechawszy tę przestrzeń w 2 : 51 : 53$^{1}/_{5}$.

— Światowy rekord torowy dla 100 km. wynosi obecnie 2 : 3 : 32. Ustanowił go Walters w Londynie w wyścigu o złoty puhar.

— Wyścig samochodów z Paryża do Trouville 70 km. zgromadził 46 pojazdów, a to 23 motocykli i 23 powozów. Pierwszy przybył powóz Bollecgo w 3 : 48 : 56, drugi Panharda w 4 : 16 : 03, trzeci Peugeota w 4 : 17 : 40.

— Walka o wielką wiedeńską nagrodę rozpoczęła się 5. bm. 7 przedbiegami na 1000 m. I. bieg: 1. Pasini, 2. Lurion, 3. Lusum. II. bieg: 1. Tomaselli, 2. Büchner, 3. Niemann. III. bieg: 1. Courbe, 2. Heller, 3. Wagner. IV. bieg: 1. Protin, 2. Reininger, 3. Siebenschein. V. bieg: Gougolz, 2. Seidl, 3. Reuther. VI. bieg: 1. Nossam, 2. Fischer, 3. Walzer. VII. bieg: 1. Jaap Eden, 2. Max, 3. Willy Friederich.

Dalej cztery przedbiegi przybyłych bez miejsca i bieg rozstrzygający, w którym przybywa 1. Reuther, 2. Lusum, 3. Niemann, 4. Walzer. Dwaj pierwsi wezmą udział w międzybiegach o wielką nagrodę.

W odbytym w tym dniu wyścigu o nagrodę trybun 1609 m. przybywa w biegu rozstrzygającym dwojak Pasini-Tomaselli jedna z najlepszych na świecie osad, 2. Protin-Fischer, 3. Büchner-Seidl.

W drugim dniu wyścigu 8. bm. odbyły się międzybiegi na 1000 m., do których stanęli pierwsi i drudzy z przedbiegów. Wyniki są następujące: I. bieg: 1. Protin, 2 Büchner, 3. Max potem Heller. II. bieg: 1. Nossam, 2. Seidl, 3. Courbe, potem Reuther, III. bieg: Pasini, Gougolz, 3. Lurion, potem Lusum. IV. bieg: 1. Jaap Eden, 2. Fischer, 3. Tomaselli, potem Reininger.

— W wyścigach o wielką nagrodę Mödlingu we Wiedniu przybyli w wyścigu rozstrzygającym 1. Lurion, 2. Heller, 3. Reininger.

— Czytamy w toledoskiej „Ameryce“ „Polska fabryka kół“. W czasie kiedy wszystkie niemal fabryki w kraju i przedsiębiorstwa różne cierpiały wskutek „złych czasów“, na naszej Polsce, zwanej także Jadwigowem, kwitł i rozwijał się pomyślnie przemysł wyrobu kół. Firma ta wprawdzie nie prowadziła interesu jak wszystkie inne, ale handel prowadziła jedynie pomiędzy zaufanymi przyjaciółmi. Nic też dziwnego, że byle chłystek miał koło, jakiem nawet i najlepszy jeździec mógłby się poszczycić, i że na Polsce naszej pełno było cyklistów. Dziwno się też niejednemu wydało, jakim sposobem chłopak nie mający zatrudnienia, może mieć koło 75 lub 100 dolarowe, skoro człowiek pracujący z trudnością mógł sobie na taki zbytek pozwolić. Aż nareszcie doczekano się rozwiązania tej zagadki.

W ubiegłym tygodniu aresztowano niejakiego Kordasa, który pracował w fabryce Loziers i w domu znaleziono mnóstwo rzeczy należących do wyrobu bicyklów, a następnie idąc po nitce natrafiono na kilku innych wspólników, którzy kradli z fabryk rzeczy do wyrobu bicykli potrzebne i sprzedawali je albo częściowo, albo też składali i sprzedawali wykończone koła, naturalnie po bajecznie niskiej cenie, bo np. po 10 i 15 dolarów. Ile tych kół sprzedali nie wiadomo dotychczas, bo handel ten rozgałęziony był po całem mieście, a nadto trudno dzisiaj łapać każdego cyklistę i pytać go gdzie co kupił; to jednak pewna, że ilość skradzionych kół musiała być nie małą, skoro tak znaczna fabryka jak Loziers, ubytek poznała i zaczęła śledzić. Dotychczas zabrano przeszło 20 kół, a jak widać nie koniec to jeszcze, bo policya dalej śledzi. Niektórzy z winowojców uciekli z miasta w obawie kary, jednego Kordasa, skazano na 95 dni więzienia inni zaś, którzy z kradzionych części poskładali sobie koła, aresztowani zostali na świadectwo przez co i „fabryka“ upadła.

Nie żałujemy upadku tej „fabryki“ ale przykro rzeczywiście, że taka brudna sprawa nową plamą okryje tutejszych Polaków, a tembardziej że pomiędzy winnymi są synowie zamożniejszych rodzin polskich, które z kradzieży żyć nie potrzebują. Nie tylko to Właściciele fabryki Loziers, którzy zatrudniali dotychczas bardzo wielu polskich robotników, po tem doświadczeniu oświadczyli, że odtąd żadnemu Polakowi pracy nie dadzą. Tak więc za winy kilku pokutować będą wszyscy ci Polacy, którzy mieliby kiedykolwiek sposobność pracę tam otrzymać.

Kto jest winnym w całej tej sprawie, to chyba dowodzić nie potrzeba. Tam gdzie rodzic nie umie nad dzieckiem panować, gdzie pozwala, aby syn nim rządził. tam syn tylko na łobuza i złodzieja się wychowa!



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

— Rower składany. Warszawski sportsmen Mikołaj Moller wynalazł nowy rower wojskowy składany. Wiązanie kół jest podobnem do ramy kół damskich, a przyrząd do składania umieszczony jest na środku tej ramy. Przy niejakiej wprawie całe złożenie roweru nie wymaga więcej jak minuty czasu. Wynalazca przedstawi swój rower specyalnej komisyi wojskowej.

— Pisma fachowe wspominają o nowym wynalazku, mającym stanowić epokę w kolarstwie, mianowicie o napełnianiu pneumatyków za pomocą skroplonych gazów. Wynalazcą jest znany fabrykant Bruno Zirrgiebel w Lipsku. Bliższe szczegóły tego wynalazku nie zostały dotychczas podane.



Rady i wskazówki.

— Chcąc zabezpieczyć niklowane części koła od rdzewienia, zwłaszcza podczas dłuższych wycieczek, gdzie często spotkać się można z deszczem, lub podczas podróży morskich, jak nie mniej na zimę, skoro miejsce przechowania może być cokolwiek wilgotne, należy pokryć te miejsca warstwą tłuszczu. Jeszcze lepszym do dłuższych podróży jest bezbarwny lak spirytusowy. Przed jego użyciem należy niklowane części dokładnie z tłuszczu oczyścić (za pomocą szmatki zamaczanej w benzynie), a następnie pędzlem przeciągnąć wszystkie niklowane części. Lak taki jest zupełnie prawie niewidocznym, a doskonałą przeciw rdzy prezerwatywą. Zmywa się łatwo spirytusem.

LITERATURA.

— W Lincu zaczęło wychodzić czasopismo sportowe „Rad-Welt". Pierwszy numer, który Redakcya (Linz, Domgasse 5) wysyła na żądanie na okaz, przedstawia się bardzo wdzięcznie, a przynosi czytelnikom na wstępie radośną wiadomość o wydanej właśnie tamże wolności jazdy kołowej. Zresztą widzimy tam starannie opracowane wszelkie działy kołowego sportu.

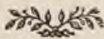
— Przestrogi i rady dla kolarzy. (Warnungen und Rathschlage für Radfahrer) Wilhelma Heinricha z lekarskiemi uwagami dra med. Jaenickego. (Nakład firmy „Unser Hausarzt", Berlin W., Linkstr. 20). Cena 40 fenigów tj. 25 ct.

Wilh. Heinrich znany autor artykułów treści naukowej i pedagogicznej, przedstawia w tem dziełku doświadczenia i spostrzeżenia swoje jako cyklista, daje wskazówki co do zakupna koła, co do utrzymania go w porządku, ubrania, sposobu życia i samej jazdy na kole. Spostrzeżenia te uzupełnił jeżdżący rownież na kole lekarz dr. Jenicke swojemi cennemi uwagami.

Tanie to wydawnictwo polecamy szczerze każdemu cykliście.

— Nakładem firmy Reinholda Straussa w Berlinie (W. Markgrafenstrasse 43/44) wyszedł właśnie romans p. n. „Uuberholt" napisany przez Ferdynanda Runkla. (Cena 1 m. = 6' ct.)

Romans ton osnuty na tle berlińskiego życia kolarskiego, napisany jest bardzo żywo i zajmująco i stanowić będzie ciekawą lekturę tak dla cyklisty ja i niecyklisty.



Skrzynka korespondencyjna.

Prostujemy pomyłką jaka zaszła na tem mejscu w poprzednim numerze. Odznaka Lwowsk. Klubu Cyklistów kosztuje nie 2 złr. lecz 2 złr. 50 ct.; natomiast odznaka miniaturowa, używana jako szpilka do krawatki, kosztuje 2 zł.

Redakcya.

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Emanuel Pohl, Cytadela.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka.

Oddział Kolarzy Lwowskich.



Przewodniczący: Dr. Eugeniusz Kozierowski.

Zastępca przewodniczącego Jarosław Pieniążek ul. Karola Ludwika l. 3.

Sekretarz: Witołd Bayger ul. Piekarska l. 21 a.



Oddział kolarski „Sokoła" w Krakowie

urządza w niedzielę dnia 26. bm. wyścigi na szosie mogilskiej z następującym programem:

I. Wyścig o mistrzowstwo O. K. S. K. a równocześnie i o nagrodę „wędrowną" na przestrzeni 30 klm.

II. Wyścig młodszych (nowicyuszów) t. j. takich, którzy jeszcze w żadnym wyścigu, nagrody nie otrzymali, 10 klm., 2 nagrody srebrne 1 bronzowa.

III. Wyścig starszych, wyżej lat 30-tu, 5 km., 2 nagrody srebrne.

Początek o godz. 3 ciej popołudniu, wkładki po 1 złr. — za każden bieg przyjmuje do dnia 24. bm. włącznie zastępca kapitana p. Szczurkowski (Floryańska l. 32), przy starcie zaś, za podwójną wkładką. We wszystkich biegach mogą brać udział jedynie członkowie O. K. S. K. W razie niepogody zostanie odłożony, do jednej z najbliższych niedziel.

Great attraction tego dnia będzie wyścig o mistrzowstwo, którego zwycięzca otrzyma oprócz szarfy i tytułu „mistrza O. K. S. K. na rok 1897", także śliczną nagrodę „wędrowną" ufundowaną w przeszłym roku przez Oddział wioślarski Sokoła krakowskiego. Pierwszy zdobył ją właśnie w przeszłym roku p. Bolesław Mańkowski, lecz dopiero po trzechkrotnem zwycięstwie w tym corocznym wyścigu, przechodzi ta „nagroda wędrowna" w stało posiadanie mistrza.

„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów".

w Krakowie.

Sekretaryat: Krupnicza 21 I. p.

Na zebraniu Wydziału i komisyi sportowej w dniu 8. września b. r. postanowiono przyjąć na członków miejscowych czynnych pana Ludwika Augusta Skazę i p. Stanisława Szopińskiego, na nieczynnych p. Maryana Ziembińskiego, na zamiejscowych czynnych p. dra Juliana Różyckiego ze Lwowa, p. Emanuela Dufta z Przemyśla przedstawionego

przez konsula W. Pawulskiego; wreszcie przedstawionych przez konsula na Warszawę p. Stanisława Wyhowskiego: pp. Aleksandra Eichenwalda, Teodora Eichenwalda, Kazimierza Wyhowskiego, Adolfa Loewego, Henryka Bełkiewicza i mianowano konsulem na miasto Żółkiew p. Józefa Nawrockiego.

Postanowiono dalej urządzić na pamiątkę dla członków fotografię „tableau jubileuszowe“ w ten sposób, że każdy z członków ma dać swoją fotografię w formacie wizytowym, a tylko członkowie honorowi w gabinetowym wraz z kwotą 3 złr., za którą to kwotę dostanie każdy fotografię. Fotografie wraz z kwotą 3 złr. z góry płatną należy nadsyłać do Sekretaryatu do dnia 1. października b. r., gdyż po tym terminie będą nazwiska wszystkich, którzy nie nadesłali umieszczone w „Kole“.

Następnie kapitan jazdy przedstawił projekt wyścigów jesiennych, który przyjęto. Mianowicie dnia 19. września b. r pobicie rekordu T. M C dla 1 klm. ustawionego w dniu 27. maja b. r. przez p. Konstantego Leliwę Adamowicza (1 : 36$^1/_5$).

Dnia 26. września wyścigi na szosie mogilskiej:

a) wyścig o przepaskę nadwiślną nr. 1. Meta 10 klm. otwarty dla członków miejscowych. — Wpis 50 ct.

b) 10 klm. otwarty dla wszystkich cyklistów m. Krakowa. — Wpis 50 ct.

c) 25 klm. o rekord T. M. C. dla członków. — Wpis 50 ct.

d) 100 m. powolnej jazdy dla wszystkich cyklistów m. Krakowa. — Wpis 50 ct.

Następnie dnia 3. października ostatnie wyścigi i zamknięcie sezonu:

a) 25 klm. o mistrzowstwo T. M. C. dla wszystkich członków T. M. C. — Wpis 1 złr.

b) 10 klm. dla wszystkich cyklistów Galicyi. — Wpis 50 ct.

c) Bieg 1 klm. dla nowicyuszów (dla wszystkich). — Wpis 50 ct.

d) 100 m. powolnej jazdy dla wszystkich cyklistów Galicyi.

Po wyścigach T. M. C. w dniu 3. października odbędzie się w hotelu Pollera uczta, na którą wkładka wynosi 1 złr. Zgłoszenia przyjmuje na wyścig w dniu 19. września do dnia 12. września sekretarz Ziembicki, — Kraków, Krupnicza 21; na wyścigi w dniu 25. do 26. września, zaś na wyścigi w dniu 3. października do dnia 31. września również sekretarz albo kapitan jazdy Stanisław Lawner, Niecała 1.

Zygmunt Ziembicki, sekretarz T. M. C.

Prosimy o zachęcanie kolegów do *zbiorowej prenumeraty „KOŁA“*. – „**Koło**“ powinien prenumerować **każdy** cyklista!

Przy prenumeratach zbiorowych *znaczne ulgi.*

HUMORYSTYKA.

Poczciwi wieśniacy.

— Magdaa!.. Maagda!

— Czegój się dżes?

— Wypędź ino gęsi na drogę, bo pędzą wściekliste, może którną przejadą, to lepiej zapłacą, jak na jarmarku. (z „Cyklisty“).

Nowoczesne tłómaczenie.

Nauczyciel: Aski, przetłómacz mi na język polski następujace zdanie: „Caesar cum tandem Bruto comite in Galliam profectus esset, Pompei recordatus est“.

Aski (syn cyklisty): Kiedy Cezar z Brutusem na tandemie do Galii przybył, pobił rekord Pompeusza.



Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 1. listopada 1897. Nr. 21.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

ROWER SWATEM.

Komedyjka cykliczna w jednym akcie.

Napisał

Dr. RAFA.

(Ciąg dalszy).

Scena 9.

Kołowicz, Julia.

KOŁOWICZ (*do siebie*).

To jacyś porządni ludzie, choć do żadnego klubu nie należą. Grzeczność już teraz koniecznie wymaga, abym się przedstawił. (*Do Julii*). Pani raczy wybaczyć, że w pospiechu i roztargnieniu dotychczas się nie przedstawiłem (*kłania się*). — Nazywam się dr. Stanisław Kołowicz.

JULIA (*z radośnem zdziwieniem*).

Co? — Staś? (*zmieszana*) — pan Stanisław?

KOŁOWICZ (*do siebie*).

Co to znaczy? (*kłania się*).

JULIA (*żywo*).

Odwzajemnić się panu muszę — nazywam się Julia Pedalska.

KOŁOWICZ (*porywczo*).

Co? Julka — (*poprawia się*) panna Julia? *(chwilę patrzą na siebie i podają sobie ręce*).

JULIA *(podchodzi do karczmy i woła).*

Pawełku, Pawełku, chodź tutaj, chodź prędzej !...

PAWEŁ *(z karczmy).*

Idę, zaraz idę *(wchodzi)* jestem! ale cóż się stało (*patrzy naprzemian na Julię i Kołowicza).*

JULIA (*wskazując na Kołowicza).*

Zgadnij kto to taki! Przypatrz mu się dobrze, — no? nie poznajesz? (*chwila milczenia — Paweł zakłopotany przypatruje się Kołowiczowi*).

PAWEŁ.

Wyznać muszę, że...

JULIA.

Ależ to Staś (*poprawia się*) pan Stanisław Kołowicz.

PAWEŁ *(żywo).*

Czy to być może? a to miła niespodzianka *(całują się z Kołowiczem).*

KOŁOWICZ.

Czyż się mogłem spodziewać takiego spotkania, — niech ci się przypatrzę! wyglądasz doskonale. Nawet się nic nie zmieniłeś. Powiedz mi proszę, a poprawkę z greki zdałeś? (*śmieje się*).

PAWEŁ.

Ma się rozumieć — wybornie!

JULIA.

A więc pan pamięta te dawne czasy?

KOŁOWICZ.

Czy pamiętam? wydaje mi się, że to wczoraj było. Poznałbym każdą z dawnych lalek pani, wszak tam była Wandzia — zawsze rozczochrana, — Zosia ze złama-

nym paluszkiem u ręki, — i Helcia z dużemi oczami — ta była faworytką.

JULIA (*śmiejąc się*).

Żyją jeszcze wszystkie w szafie pod kluczem, przypatruję im się od czasu do czasu (*poufnie*). Czasem je nawet ubieram — ale nikt o tem nie wie...

KOŁOWICZ

A co się stało z naszym ogródkiem, ze szałasem i całem naszem gospodarstwem?

JULIA.

Wszystko to zostaje w największym porządku, drzewa tylko ślicznie powyrastały.

KOŁOWICZ

Poszły za przykładem swej pani. — Przypatrując się pani, oczom swoim nie wierzę, — nie mogę przyswoić sobie myśli, że pani, a mała Julcia, to jedna osoba.

JULIA.

Wszak już jestem prawie starą panną...

PAWEŁ.

Gdyby się to kiedykolwiek sprawdzić miało — stałoby się to tylko z twojej własnej winy.

JULIA (*żywo do Pawła*).

Z mojej winy? prawdziwie? więc to moja wina np. że p. Szkapowski wyjeżdża, — nawet się prawie ze mną nie pożegnał.

PAWEŁ.

Co mówisz? i ten także! musiałaś mu porządnie dokuczyć. Ale gdzie on poszedł?

JULIA.

Nie wiem. Siedzi zapewne w stajni i pilnuje konia.

PAWEŁ.

Muszę pójść zobaczyć co się z nim stało. (*Wychodzi*). (Ciąg dalszy nastąpi).





Budowa toru

lwowskiego Klubu cyklistów.

Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał
JR. MAKSYMILIAN HUBER

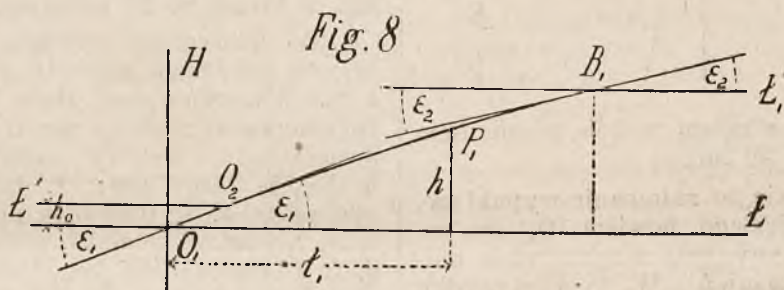
(przedrukowane z „Czasopisma techniczne o).

V.

(Ciąg dalszy).

Nakreśliwszy profil podłużny wyznaczonej w ten sposób zewnętrznej krawędzi toru ($Ł' O_1 B_1 Ł_1'$ fig. 8) zauważymy w nim dwa punkty załamania O_1 i B_1. dla l_1 co dla l, a więc z jednym parametrem a_1, który wyznaczymy z warunku, że krawędź zewnętrzna (fig. 7) przechodzi przez punkt B_1 ($x_1 = l_1, y_1 = b_1$), odpowiadający punktowi krzywej przejściowej B ($x = l$, $y = b$). Równanie zatem 17) za podstawieniem $x = l$ i $x_1 = l_1 = \frac{a_1}{a} l$ daje $a_1 \frac{l}{a} = l + \frac{1}{2} s \left(\frac{l}{a}\right)^2$ a stąd $a_1 = a + \frac{1}{2} s \frac{l}{a}$. Ponieważ gwoli przyjęcia jest $\frac{l_1}{a_1} = \frac{l}{a}$ więc $l_1 = \left[1 + \frac{s\,l}{2a_2}\right] l = f \cdot l$.

Zważywszy jeszcze, że $dx = dl \cos\varphi$, a więc $(dx)^b = (dł)^b \cos\gamma$ znajdziemy:



$$\operatorname{tg} \varepsilon_2 = \left(\frac{dh}{dl_1}\right)_{b1} = \frac{1}{f}\left(\frac{dh}{dl}\right)_b = \frac{\cos\gamma}{f}\frac{dh}{dx},$$

$$\operatorname{tg} \varepsilon_2 = \frac{\cos\gamma}{1 + \frac{sl}{2a^2}} . k \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 19b)$$

To załamanie toru będzie w tych punktach tem znaczniejsze, przy tych samych innych warunkach, im szerokość toru jest większa; przy stałej zaś szerokości toru, im obrana długość krzywej przejściowej jest mniejsza.

Spróbujemy obliczyć kąty załamania ε_1 i ε_2.

Pierwszy łatwo znaleść z równania $\operatorname{tg} \varepsilon_1 \left(\frac{dh}{dl_1}\right)_0^{*)}$ zważywszy, że w punkcie O_1 jest $(dł_1)_0 = (dl)_0 = (dx)_0$ i że z równania 18a) wypada $\frac{dh}{dx} = k$. Otrzymawszy

$$\text{więc } \operatorname{tg} \varepsilon_1 = k \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 19a)$$

Inna rzecz z drugim t'. ε_2, gdyż dla wyznaczenia wartości pochodnej $\frac{dh}{dł_1}$ w punkcie B_1 potrzeba znać prawo zmienności l_1. Z wystarczającem przybliżeniem można przyjąć ten sam kształt funkcyi

*) Wskaźniki przy nawiasach oznaczają wartość zmiennej lub punkt profilu O_1 B^1 dla którego pochodną wzięto.

Zauważyć jeszcze należy, że już w prostej części toru urządza się dla odwodnienia mały spadek poprzeczny (2—3%), w skutek czego już w punkcie O_1 (fig. 8) powstanie mała wysokość h_0, a punkt załamania przesunie się do O_2 długość (poziomą) $h_0 \operatorname{cotg} \varepsilon_1$.

Lubo w wielu wypadkach zakryje te nieznaczne załamania niedokładność roboty, jednakże przy starannem wykonaniu, jakiego wymaga tor z drzewa, cementu itp. można w razie potrzeby zupełnie świadomie zaokrąglić je łukiem, którego promień znajdziemy z następującego rozważania:

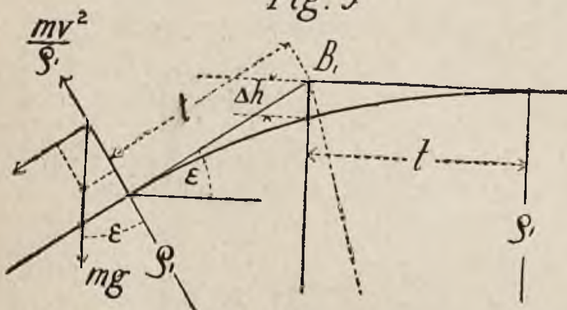
Gdy koło (fig. 9) porusza się z prędkością v po drodze zakrzywionej w kierunku pionowym promieniem ϱ_1, natenczas po-

wstaje siła odśrodkowa $P = \frac{mv^2}{\varrho_1}$, która przeciwdziała normalnej składowej siły ciężkości $Q \cos \varepsilon = mg \cos \varepsilon$.

Ażeby koło nie oderwało się od powierzchni toru musi być zawsze:

$Q \cos \varepsilon \geqq P$ czyli $g \cos \varepsilon \geqq \frac{v_2}{\varrho_1}$, a stąd:

$$\varrho_1 \geqq \frac{v^2 max}{g \cos \varepsilon} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 20)$$



Nie można zatem wogóle promieniem ϱ_1 iść poniżej 30 *m*.

Tyczyło się to załamania wypukłego, (B_1), dla wklęsłego bowiem (O_2) ma zaokrąglenie i ınny cel, a mianowicie uniknięcie wstrząśnień W tym wypadku trudniej podać jakieś teoretyczne wskazówki, z całym jednak spokojem użyć można tego samego co poprzednio lub nawet mniejszego promienia.



Sprawozdanie z wyścigów
Oddziału kołowników Pleszewkiego Sokoła
w dniu 26. września 1897.

Uchwalone na posiedzeniu w dniu 3. marca r. b. wyścigi drogowe dla członków naszego Oddziału, odbyły się na szosie jarocińskiej w dniu dzisiejszym w następującym porządku:

Metę rozpoczęcia wyścigów stanowił kamień z oznaczeniem 314 kilom. przy rozejściu się szos „dobrzyckiej i kollińskiej". Jako sędziowie do ocenienia biegów zaproszeni zostali druhowie: Tomaszewski przewodniczący Sokoła, Christmann sen. i Sokołowski z Krotoszyna i po przyjęciu urzędu jako tacy byli czynnymi.

Do pierwszego głównego biegu 7 km. Zgłosili się druhowie: S. Warczyński, A. Jezierski, M. Barall, A. Bierwagen, B. Christmann junr. jako gość Rochowicz i Arendt. S. Warczyński daje: A. Jezierskiemu 500 metrów, M. M. Barrallowi, Christmannowi, Rochowiczowi i Arendtowi po 1000 mtr., A. Bierwagenowi zaś 1300 metrów wyrównania. Wyścigowcy na metę przez naczelnika S. Bendzewicza porozstawiani ruszyli z miejsca o godź. 3:20. Z powrotem stanął: S. Warczyński w 30 m. B. Christmann w 30:2, A. Bierwagen 30:5, A. Jezierski 31½:2, M. Barall 32 min, Arendt 35½ min i Rochowicz w 36 min.

Do drugiego biegu 4 km. stanęli druhowie Arendt, M. Barall i R. Tillgner i takowy, lecz już bez wyrównań rozpoczął się o godź. 4 godź. 25. Z powrotem stanął, R. Tillgner w 20 minutach, M. Barall 20½ min. i Arendt w 21 minutach.

Po ukończeniu wyścigów zebrani sędziowie przyznają nagrody jak następuje: 1. S. Warczyńskiemu złoty medal, 2. A. Bierwagenowi srebrny medal wielki, 3. A. Jezierskiemu srebrny medal mniejszy; w drugim biegu zaś: 1. R. Tillgnerowi cyklometr, 2. M: Barallowi pompkę i torbę, 3. S. Arendtowi pompkę. Nadto przyznano p. B. Christmannowi jun., który jako gość w pierwszym biegu, drugim stanął u mety dyplom honorowy.

Wieczorem odbyła się na sali druha Christmanna wspólna kolacya i rozdanie nagród, poczem nastąpiły deklamacye, żywe obrazy i muzyka, oraz gry towarzyskie.

S. Bendzewicz
Naczelnik Oddziału kołowników
Pleszewskiego Sokoła.



KORESPONDENCYE.

Wiedeń 22. października 1897.

W życiu cyklistów wiedeńskich nastała cisza, — czas wyścigowców minął, a długotrwała słota jesienna zmusiła amatorów do odpoczynku. Ruch jednak po ulicach miasta nie ustał; szczególnie w południowej godzinie spotyka się mnóstwo cyklistów pędzących na kołach od swych zajęć codziennych na obiad do mieszkań położonych na przedmieściach.

W bieżącym roku wielkie zastósowanie praktyczne w Wiedniu zyskał trzykołowy wózek pakunkowy. Praktyczny ten wózek jest opatrzony skrzynką blaszaną, której wielkość może być różna na kołach pneumatycznych, służy do przewożenia różnych produktów przemysłowych. Szczególnie jest w użyciu u kupców, cukierników, restauratorów i innych. Przedmioty zakupione lub też sprzedane mogą być w ten sposób szybko dostawione na miejsce przeznaczenia. Ciężar kompletny wózka wynosi dó 50 kg., a ciężar jakim może być obładowanym dochodzi 180 kg, nie wliczając ciężaru jadącego. Praktyczne zastósowanie tego wózka spowodowało też kolosalnie szybkie jego rozpowszechnienie, bo w mieście wielkiem jak Wiedeń oddaje on wielkie usługi

Wiedeński wyścigow'ec Jan Walzer odbył w ubiegłym tygodniu turę Rzym-Wiedeń, to jest 1246 km w czterech dniach i $15^1/_4$ godzinach. W ten sposób dawny rekord Schmal-Filiusa (4 dni 16 godz. 35 min.) został pobity. Amerykańską maszynę Light-Cycle firmy Migotti & Comp., na której Walzer jechał, można oglądać na wystawie tej firmy (Kärtnerstrasse) — koło nosi obfite ślady błota rzymskiego. Naturalnie firma powyższa robi sobie w ten sposób reklamę, bo też dobroci tak materyału, jak wykończenia, maszynom wyrobu amerykańskiego nikt zaprzeczyć nie może, — stoją one pod względem tym wyżej, niż austryackie wyroby.

Znana firma kół „Styrya“ J. Pucha & Comp. postradała znanego wyścigowca Büchnera, który ma do zanotowania wiele zdobyczy na torach austryackich i niemieckich; przeszedł on obecnie na usługi reklamowe fabryki Panthera w Bielefeld, to też działalność swoją przeniesie głównie do Niemiec Spokojnego życia zapragnął też Gerger, światowy mistrz. który w nagrodę od fabryki „Styrya“ otrzymał zastępstwo tej firmy w Budapeszcie Gerger mimo tego ma zamiar toru wyścigowego nie porzucać zupełnie. Fabryka „Styrya“ wiele łoży na reklamę, utrzymuje ona około dziewięciu wyścigowców i trenera; chcąc w ten sposób trwałość i zalety dobrej maszyny wypróbować, a zarazem rezultaty praktyczne zastósować, — te też musi się przyznać, że jej fabrykaty w Austryi należą do najlepszych. Obecnie pojawił się firmy tej model 1898 r., który miałem sposobność widzieć, a co zasługuje na uwagę, że przy nowem kole zwracano uwagę głównie na hygieniczną stronę.

W. Krzepowski.

Wielka lwowska nagroda.

Dalsze składki:

J. Niewiadomski . . .	4	kor.
M. Gustowicz	6	„
W. Kratochwil	1	„
Konrad Łoziński	2	„
Dürkopp	1	„
Saul Birnbaum . . .	20	„
J. R. G.	2	„
Gustaw Schneider . . .	4	„
t. j. kwota	40	koron.
a z poprzednią kwotą	251	„
Razem	291	koron.

Dalsze składki przyjmuje nasza Redakcya i ogłaszać będzie ich rezultaty w każdym urze „Koła“.



Jarmark na Dynasach.



Dobrze się zasłużyło W. T. C. społeczeństwu a w szczególności Towarzystwu „Pogotowia ratunkowego“. Cel szlachetny i wielce urozmaicony program sprowadziły takie tłumy, jakich nigdy na Dynasach nie oglądano. Liczba 5000 osób jest dostatecznie wymowną — wymowniejszą wszakże jest suma 2.322 ruble osiągnięta na czysto z „Jarmarku“ dla „Pogotowia“. A był to „Jarmark“ nie lada — dość powiedzieć, iż osobnik, który zjawiał się o godzinie 4. po południu wychodził o 9. wieczorem z żalem, że nie wszystko zdążył obejrzeć; bo też przyznać należy, liczni amatorowie spisali się dzielnie, pracowali sumiennie z odbłyskiem rzetelnego humoru i dowcipu.

Po za częścią dekoracyjną jak: sklepy ze sprzedażą rabatową, illuminacyą, fajerwerkami i częścią programu artystyczną jak: produkcye magiczne p. Bremera, monologi humorystyczne pp. Lelewicza i Celińskiego, tańce cygańskie tru-

py baletowej Odeonu, zaznaczyć należy: popis „Koła śpiewaczego ‘ w scenach rodzajowych chłopskiego wesela, trzech żydków faktorów (Ossowski, Szuster, Barański), dziada (Marynowski), panopticum i menażeryę (Popielawski, Marendowski, Malinowski), brzuchomówcę (Kaetzler) i t. d. Dodawszy do tego prawdziwych podwórzanych skoczków i artystów, karuzele, młyn djabelski, orkiestry, katarynki, wreszcie wspaniały korowód łodzi wioślarskiego towarzystwa, można ledwie mieć słabe wyobrażenie o dynasowskim jarmarku.



Ogólne Zebranie W. T. C.

W dniu 29. września odbyło się w lokalu na Dynasach nadzwyczajne Ogólne Zebranie członków W. T. C. pod przewodnictwem wice-prezesa p. A. Fertnera. Celem zebrania było rozpatrzenie planów zaprojektowanego urządzenia gazowego, a ewentualnie, uchwalenie odpowiedniego wydatku.

Długo i zawzięcie dyskutowano nad tem, czy gaz jest potrzebny, czy są na zaprowadzenie gazu odpowiednie fundusze, czyby nie lepiej kupić większą dynamo-maszynę i t. d. I wreszcie po ciężkiej i mozolnej dyskusyi kilku członków i po... zatwierdzeniu projektu... w imiennem głosowaniu partya zwolenników „ciemności“... zwyciężyła. A więc wbrew nadziejom, po dawnemu, w ubikacyach dynasowskich lampy kopcić będą, nafta kapać, duszący kopeć osiadać w kanałach oddechowych, a wielka sala sportowa odstraszać będzie najwytrzymalszych chłodem i brudno-żółtym zmrokiem.



W. T. C.

Komitet W. T. C. rozesłał do towarzystw cyklowych zaproszenia do wydelegowania przynajmniej dwóch członków Zarządu na zaprojektowaną naradę, jaka ma się odbyć w końcu listopada w Warszawie. Celem narady będzie powzięcie uchwały co do ujednostajnienia przepisów sportowych i wyścigowych, jako też, unormowanie wzajemnych stosunków, wypływających z praw gościnności, z jakiej członkowie jednego stowarzyszenia zażywają w stowarzyszeniu drugiem.

Konkursem bilardowym rozpoczęły Dynasy sezon zimowy. Konkurs dotyczy tylko gry piramidkowej. Udział biorą wyłącznie członkowie. Zapisy upływają w dniu 16. b. m.

Wyścigi jesienne zapowiedziane na 10 zm. do skutku nie doszły dla zimna i deszczów i pomimo odłożenia ich, do skutku nie dojdą ze względu na opłakaną aurę, jaka Warszawę nawiedziła.

Z Kiszyniewa Bessar. gub. Przy ul. Reńskiej w Kiszyniewie na torze tamtejszego klubu cyklistów odbyły się wyścigi miejscowych sił z udziałem odeskiego cyklisty Brodzkiego (Morenowa) oraz pp. M. Gikisza, E. Gikisza, Kolera, Natanisza, Demianowskiego i innych. Biegów było naznaczonych 9., z których najciekawszemi były: match na 3 wiorsty pomiędzy Morenowem (Brodzkim) i Gikiszem o znak honorowy. Ponieważ Morenow należy do lepszych jeźdźców, a wytrenowany na treku odeskim, nie trudno mu było pobić przeciwnika i zdobyć nagrodę. Tego dnia Morenow (Brodzki) zabrał pięć nagród pierwszych a mianowicie w handicapie na 2 wiorsty, w wolnym biegu na 50 sążni i w $7^1/_2$ wiorstowym biegu oraz w 50 wiorstowych wyścigach, w których zdobył nagrodę Prezesa Towarzystwa Purczetto przedmiot wartościowy. Wszystkie nagrody zdobył Morenow na welocypedzie Singer. W handicapie na $1^1/_2$ wiorsty nagrodę zabrał Demianowski a w wyścigu $1^1/_2$ wiorstowym damskim zdobyła nagrodę panna Karanzo odeska cyklistka.

Trek kiszyniewskiego klubu, jest z gliny, ma nierówności, bo przy wilgotnej temperaturze trudno utrzymać w porządku teren, który ciągle się psuje.

Elba.



Odpowiedź p. Mańkowskiemu

mistrzowi „Kolarzy“

na zarzuty czynione mi, za korespondencyę o bytności jego w Odesie i udziale w 50-wiorstowym biegu.

Z powodu braku czasu, nie mogłem na razie p. Mańkowskiemu odpowiedzieć, a nawet chciałem zaniechać tego, lecz

w obec brutalnej napaści ze strony p. Mańkowskiego w „Cykliście i Kole“ oraz przesłania mi otwartej karty, z tekstem godnym autora, zmuszony jestem dać małe wyjaśnienie, bo nie mam zamiaru zajmować czytelnikom czas prywatą.

Wszystko to co napisałem w „Kole“ i „Cykliście“ ex re 50 wiorstowego wyścigu w Odessie z udziałem p. Mańkowskiego, potwierdzam, i nie cofam nic, zarzuty p. Mańkowskiego są wymysłem człowieka zdenerwowanego, i źle wychowanego, nie znającego alfabetycznych form towarzyskich;

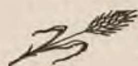
Pan Mańkowski tłómaczy się, że przyjechał do Odesy w przepisanej formie cyklisty, w co wątpię bardzo, bo ustawa chociaż nie wspomina nic o koszuli, jednak pp. cykliści, noszą je, p. Mańkowski zaś takowej nie miał na sobie. Sportowy kostyum na ulicy, jest przyjęty zawsze, jeżeli się przyjeżdża do obcego miasta z maszyną, a że p. M. przyjechał bez takowej, a wypożyczył u p. Fotaki, to jadąc do Odesy, mógł zabrać ze sobą przynajmniej kostyum spacerowy. Pan M. usprawiedliwia się, że jadał w restauracyi Kuzniecowa, śniadał w cukierni Lipczyńskiego i mieszkał w Grand Hotelu. Prawda, ale ile to mi p. M. zrobił wymówek, za to, że mu poleciłem owe zakłady, bo jak mi mówił, drogie, a wszak płacił za to nie swemi pieniądzmi, bo mu klub wydawał 5 sr. dziennie dyet. Słowem p. M. nie tylko siebie skompromitował lecz i mnie przy sobie naraził na kompromitacyę, bo Odescy cykliści zapytywali mnie skąd takiego „bideusza“ sprowadziłem. A że litość w cyklistach Odeskich p. M. wzbudzał swoją nieszczęśliwą fizjognomją i ubraniem, dowodzi fakt, że cykliści odescy, litując się nad nim, gdy rozeszła się pogłoska, że komisya wyścigowa odmawia wypłacenia mu dyet, mieli zamiar zrobić składkę i wręczyć p. M. na koszta podróży. Że komisya wyścigowa wypłaciła dyety M., to nie za jego niefortunny wyścig, lecz wprost przez litość, co może poświadczyć też komisya.

Za naprawę uszkodzonego roweru p. Stepanow, który wypożyczył swoją maszynę p. M., zapłacił 12 sr., t. j. tyle, ile zatrzymano p M. z dyet, na co mam w swym ręku rachunek pokwitowany. Nikt więc p M. nie okradł, nie oszukał i nie skompromitował, chyba że p. M. tylko do siebie a do nikogo więcej, powinien mieć pretensye za to, że jeździć po treku nie potrafi, i chce puszczać się w zawody z takimi wyścigowcami jak Utoczkin, Osipow, Wakker, Brodzki lub inni. P. M nie może nawet równać się z jeźdźcami II. kategoryi, choć nosi tytuł „mistrza jazdy“, to zapewne go zdobył przypadkowo, jak odeski cyklista Makarow, któremu czasami udaje się brać nagrody, gdy przeciwnik jego spadnie przy starcie z roweru.

Sprawę o brutalną napaść p. Mańkowskiego na mnie, jako sprawozdawcę, bezstronnego, oddałem na sąd honorowy komitetu Oddziału kolarzy Sokoła Krakowskiego, i jestem przekonany że zasłużona kara p. Mańkowskiego nie minie, — bo trudno pozwolić, aby pierwszy lepszy niezadowolony cyklista za bezstronną korespondencyę napadał publicznie, i brutalnemi epitetami obdarzał niesłusznie sprawozdawcę.

Niniejszem zamykam z p. M. wszelką korespondencyę i czekam ogłoszenia wyroku sądu honorowego.

Elba.



Kronika warszawska.

Motto:

„Quo vadis... Domine?“



Weź przeciętnego członka W. T. C. spójrz mu prosto w oczy i zwracając uwagę na jego życie klubowe, zapytaj z nienacka: — »Dokąd zmierzasz?« — A pewno oczka rozszerzy i odpowie z naiwną minką, niby litewski chłopek; »ne suprantu«.

Przecież jest — jest na pewno — zasada prosta, jasna, oczywista, iż każde stowarzyszenie, każda korporacya, musi iść w pewnym wytkniętym z góry kierunku. A nazwa sama »stowarzyszenie« wskazuje, że iść powinna całą gromadą, masą. Niestety wśród członków W. T. C. tego kierunku niema, a co gorsza. i tej gromady brak. Partye i partyjki, koterye i koteryjki, nurtują jego prawidłowy rozwój, tamując każdy objaw żywotności, każdą myśl, mającą dobro stowarzyszenia na celu.

Jedni wołają głosem wielkim »sport«! — a po za nim nie uznają nic, nie chcą słyszeć o niczem. — Inni znów jeszcze większym głosem wołają »życie towarzyskie« zapominając o wszelkim długu grzeczności, jaki zaciągnęli stojąc pod sztandarem cykla. Owe partye duże, dla różnicy upodobań mało ścierają się z sobą w powszedniem życiu klubowem.

Dopiero gdy dzwonek prezydującego na ogólnem zebraniu powoła ich do głosowania nad tym lub owym wnioskiem, cały ich separatyzm wychodzi na jaw. A wtedy, gdyby chodziło o najpożyteczniejszy wniosek, tonie przepada, bowiem... jedna partya chce toru i nowych trybun, inna znów kręgielni i t. d.

Ergo, od pewnego czasu każdy wniosek szerszego pokroju upaść musi i upada i jeżeli tak dalej pójdzie to i za lat dziesięć towarzystwo dynasowskie nie będzie miało ani toru, ani trybun, ani kręgielni.

Poza temi dwoma partyami, jest jeszcze i trzecia, nazwiemy ją, dla jej zasad, partyą pesymistów. Ci, ludzie może i dobrej woli, gdy tylko idzie o jakiśkolwiek wydatek, nabycie czy ruchomości, czy też zaprowadzenie urządzenia, któreby istotnie pomnożyło dochody W. T. C, rozpuszczają jeremiady na temat długów, zobowiązań, opłakanego stanu interesów i t. d. A tymczasem sprawa tak się przedstawia: W. T. C. ma rzeczywiście długów w udziałach członkowskich coś około 23.000 rs. i według preliminarza takowe przed ekspiracyą kontraktu spłaci bezwątpienia; ale panowie pesymiści chcieliby poza spłaceniem długu, mieć i gotóweczkę po upływie kontraktu na nową ewentualnie siedzibę. Zasada ta godną jest bezwątpienia skrzętnego gospodarza lecz, w żadnym razie, nie dotyczy stowarzyszenia. Stowarzyszenie przedewszystkiem dbać musi o swój rozwój i powiększenia dochodu nie może szukać drogą oszczędności na składkach, gdyż członek pojedynczy żąda aby za płacone pieniądze osiągnął możliwie największą sumę korzyści i zadowolenia. Dalej, trudno wymagać, aby ludzie, obecnie młodzi, a przynajmniej w sile wieku będący, zbierali gotówkę dla.. potomności na urządzenia klubu.

Gdy przed dwoma jeszcze laty W. T. C. wobec zakazu jazdy po ulicach, miało monopol na wyjeżdżanie z klubu pewnemi ulicami do wszystkich rogatek, członkowie przybywali raźno, a na Dynasach szukali tylko remizy i oliwy. Dzisiaj każdy maszynę trzyma w domu, liczba cyklistów wzrasta szybko, a liczba członków W. T. C. w jednej pozostaje mierze. Bowiem stowarzyszeni żądają aby stowarzyszenie było stowarzyszeniem....

Jaki z tego sens moralny? — Że nie drogą sklepikarskiej oszczędności i kupieckiej zapobiegliwości — ale tylko zaprowadzeniem wszelkich możliwych ulepszeń, traktowaniem zebrań, wyścigów i zabaw na szerszą skalę, dążeniem do zapewnienia jak największych praw i przywilei członkom, można do kwitnącego stanu doprowadzić finanse W. T. C

Czy te słowa drukowane pomogą. Wątpię. Tylko patrzeć, a na najbliższem ogólnem zebraniu spotkamy się znów z tem, tyle bezmyślnem nieraz, »niechcę tego... bo chcę tamtego« i z żalami nad długami i smutnym stanem interesów W. T. C. Tymczasem, z ręką na sercu powiedzieć można, iż te »interesa« są takie, jakiemi mało towarzystw poszczycić się może. Mogłyby stać jeszcze lepiej gdyby nie chroniczne krótkowidztwo życzliwych i apatyczny upór jednej partyi wobec wniosku partyi przeciwnej.

Jeden pan z Warszawy.



— Mapę Galicyi z znaczną częścią Węgier w podziałce 1 : 750,000 z dokładnem oznaczeniem gościńców i kilometrowaniem wydaje księgarnia Altenberga we Lwowie. Mapa ta jest już na ukończeniu i opuści jeszcze w r. b. prasę, a dodać musimy, iż wydawcy korzystali z naszych wskazówek, tak że będzie ona rzeczywiście bardzo dobrym dla nas przewodnikiem. Traktujemy właśnie z wydawniczą księgarnią, by uzyskać dla naszych prenumeratorów jak największe zniżenie. Mapę tę można już teraz zamawiać w naszej Redakcyi.

— Koło daje dziś temat do artykułów w wszelkich pismach. W Berlinie rozpoczął z 1. października wychodzić „Berliner Blatt“, który zaraz w drugim numerze zajmuje się cyklistyką, a z artykułu tego wyjmujemy następujący ustęp:

„Jakkolwiekbyśmy je nienawidzili i niem się brzydzili, to przecie konieczność zmnsza nas przyzwyczajać się do tego połyskującego potwora — modnego koła. Nawet psy, które uważały początkowo pneumatyki jako olbrrzymie kiełbasy i jak szalone za niemi pędziły oswoiły się nareszcie z kołem,

władze zaś — proszę wybaczyć za ten nagły skok, poczynają powoli, jak tego wymaga tok instancyj, łagodzić swe nieprzyjazne względem tego nowego środka komunikacyjnego usposobienie. Koło jest ekwipażem średniego stanu, pozwala mu zarówno z dumnym bogaczem poruszać się na gumowych kołach; koło stało się tak niezbędną potrzebą wszystkich, którzy je sobie przyswoili, że wkrótce żebrak nie będzie już prosił o stary surdut lecz o przechodzone koło".

„Naturalnie odzywają się jeszcze mimo to przeciwnicy koła. Jakiś angielski lekarz zrobił odkrycie, że jazda na kole szkodliwie działa na nerwy — może być, ale na nerwy chodzących pieszo. Czytamy codziennie w gazetach o zderzeniach niewinnych przechodni z oszalałemi kołami; sami znachodzimy się na drodze sześćdziesiąt razy na godzinę w niebezpieczeństwie zostania przejechanym przez jakiegoś młodzieńca w aksamitnej czapce i szarawach lub przez młodą damę, co tak samo może być bolesnem. Do tego przybywa waryackie bezustanne dzwonienie, które, jeżeli liberalnemu Berlińczykowi o wiele mniej jest znienawidzone aniżeli głos dzwonów kościelnych, to przecież działa mu na nerwy.

To dzwonienie przekształca się rzeczywiście w niedorzeczność; każdy cyklista, który zna swoją maszynę i umie nią kierować, może w każdym wypadku przechodnia ominąć, a jeśli tego nie umie to nie powinien wyjeżdżać na ulicę. Nie ma drugiego tak łatwo dającego się kierować pojazdu, jak ono posłusznem jest natychmiast najlżejszemu naciśnięciu kierownicy. W skutek ciągłego dzwonienia robi się tylko zamięszanie, z trwogą skaczą ludzie tędy i owędy, często właśnie pod koło. Drugiem złem jest jeżdżenie w szalonem tempie przez ulice. Uprawiają to zwykle młodzi i początkujący jeźdźcy jako drugi stopień swego wykształcenia w jeździe. Tracą przytem często wśród takiej jazdy pedały lub panowanie nad maszyną i rzucają się jak zwycięska armia na wszystko co stoi na drodze. Jako trzeci stopień, widzimy cyklistę jadącego bez trzymania kierownicy. Jest to także lekkomyślność, która winna być surowo karaną.

Skoro raz nadużycia te ustaną, wówczas najzawziętsi nawet wrogowie koła, szukać będą w zimie jakiejś szkoły jazdy, by się na wiosnę z dumą pokazać na kole i... samemu popełniać owe nadużycia, na które dziś tak narzekają".

— Uprowadzenie na kole. W Berlinie w ostatnich czasach uwiódł 36-letni, żonaty agent 17 letnią córkę zamożnego kupca z Friedrichstadt na kole. Młoda dama zabrać miała ze sobą około 10.000 marek. Ubocznemi drogami podążyć mieli do Hamburga.

— Na jednej z ulic Paryża zadał sobie pracę ciekawy badacz obliczyć przejeżdżające od 6. rano do 7. wieczór wehikuły. Pokazało się, że przejechało 520 wozów ciągnionych przez konie, 47 samochodów i 4399 cyklistów.

— Franciszek Gerger znany mistrz światowy, opuścił Grac i przeniósł się do Budapesztu, by tam objąć kierownictwo składu kół „Styria".

— Multiplet o 10 siedzeniach został zbudowany w Ameryce.

— Dr. Marcin Siegfried w pewnym artykule o jeździe dam, powiada, że między jazdą na kole a jazdą na koniu ogromna jest różnica. Jazda na koniu, wskutek ciągłego podskakiwania tułowia na siodle, przy zupełnym spokoju nogi prawej, a niedostatecznym ruchu nogi lewej sprowadza znaczny i szkodliwy napływ krwi do organów brzusznych. Przy jeździe na kole dzieje się przeciwnie; wskutek ciągłej pracy mięśni obu nóg, przy spokojnem położeniu tułowia, odprowadza się napływ krwi z organów brzusznych ku dolnym kończynom i w ogóle reguluje cyrkulacyę krwi.

— Środkowoeuropejskie towarzystwo wozów motorowych (samochodów) założone zostało w Berlinie. Jest to oczywistym dowodem rozwoju automobilizmu.

— Jan Walzer z Wiednia ustanowił rekord Rzym-Wiedeń (1246 km.) jadąc przestrzeń w 4 dniach 15 godź. 48 min., pobijając rekord Schmala.

— Rekord godzinny Warsz. T. C. Dnia 13. października próbował p. Kazim. Wyhowski pobić rekord godzinny Horodyńskiego (35·85 w. = 38.246 km.) lecz z powodu pęknięcia pneumatyka a później wskutek kurzu musiał zamiaru tego zaniechać, zaproponowano tę próbę M. Barańskiemu, który też do niej stanął, mimo, że nie był wcale po temu przygotowany. Prowadzony przez 4 dwojaki, jadąc kilkanaście ostatnich kręgów wśród ciemności, ujechał on w godzinie 36·46 wiorst = 38.892 m. pobijając dotychczasowy rekord o 646 m.

— Wyścigi cyklistów w Częstochowie. W niedzielę 19. zm. w Częstochowie odbyły się wyścigi cyklistów z współudziałem gości warszawskich. Teren liczy 210 metrów w okręgu. Wyścigi rozpoczęły się o 3 po południu biegiem *zachęty*, 5 kręgów. Pierwszy przybył do mety p. Świeżyński, nagroda żeton srebrny, drugim był p. Kasperski, nagroda żeton bronzowy. W „*Derby*" częstochowskim 5, 15 i 25 kręgów, pierwszym z 8 jeźdźców był p. Wyhowski, drugim p. Szyller, trzecim p. Ossowski. Nagrody przedmioty wartościowe w cenie 200, 100 i 60 franków. W biegu „*piotrkowskim*" 10 kręgów pierwszym był p. Bzdok, żeton mały srebny, drugim p. Weber, żeton mały bronzowy. W biegu „*głównym*" 20 kręgów nagrodę pierwszą żeton złoty i przedmiot wartości 30 franków zdobył p. Wyhowski, drugą wielki żeton srebrny p. Ossowski, trzecią wielki żeton bronzowy

p. Bzdok. Wyścigi zakończył bieg turystów 50 kręgów.

— Duński 1000 km. rekord drogowy pobity został przez pannę Zuzannę Lindberg. Obsługę przewodników, kontrolę i t p. przygotował jak najstaranniej jej narzeczony a znany wyścigowiec Karol Hansen. Wyjechała w niedzielę 12. września o 12 m. 10 w południe i jechała bez snu i przestanków do wtorku godź. 6 m. 30 wieczorem, przejeżdżając tę przestrzeń w 54 godź. 20 min. i pobijając dotychczasowy duński rekord (Alb. Rasmussen) o 3 godziny. Przyjechała w najlepszej kondycyi.

— W międzynarodowych wyścigach o wielką nagrodę królowej w Amsterdamie w dniach 9. i 10. października zwyciężyli 1 Protin, 2. Singrossi 3. Weeck, 4. Meyers. Morin, Jaap Eden, Arend, Parlby i i. zostali bez miejsca.

— „Mały“ Michael, bawiący obecnie w Ameryce, próbował pobić rek rd godzinny Stochsa (52 km 480 m.), doprowadził jednak „tylko“ do 52 km. 91 m. W każdym razie 7 mil austr. w godzinie to piękne zdziałanie.

— Match między Jacquelinem a Bourottem (mistrzem francuskim na 100 km.) odbył się 17. z m. w Paryżu na metę 50 km. Zwyciężył Bourotte w 1 : 0 : $47^2/_5$.

— 1 km. w 0 : $59^1/_5$ to nowy rekord światowy Lomarda z Amiens ustanowiony na torze w parku książęcym 500 m. w $29^3/_5$.

— Tullio Fontana włoski turysta ustanowił rekord Florencya-Londyn-Florencya. Wyjechał 8. września o godzinie $5^1/_2$ rano, powrócił zaś 26. września o godź. 7. wieczór, zrobił przeto tę przestrzeń około 4200 km. w 18 dniach $13^1/_2$ godzinach.



Towarzystwo Kolarzy Wyścigowców we Lwowie.



Przewodniczący: Aleksander Turzański ul. Zielona l. 2.

Sekretarz: Tadeusz Gustowicz ul. Akademicka 11.

Skarbnik: Artur Friedrich ul. Koralnicka 8.

Sekretaryat: ul. Karola Ludwika l. 5.

C. i k. Komenda 11-go korpusu we Lwowie zawiadomiła Wydział T. K. W. pismem z dnia 24. bm l 7185, że wszystkim pp c. i k. oficerom i kadetom pozostającym w czynnej służbie, udzielono pozwolenia przystępywania do T. K W. w charakterze członków czynnych.

WALNE ZGROMADZENIE

członków T. K. W. odbędzie się w sobotę dnia 6 listopada o godź. 8 wieczór w górnej sali Towarzystwa gimn. „Sokół“.

Porządek dzienny:

1. Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
2. Sprawozdanie z czynności Wydziału.
3. Wnioski Wydziału.
4. Wybór zastępcy przewodniczącego i 2 członków Wydziału.
5. Wnioski członków.
6. Interpelacye.

T. Gustowicz.



Lwowski Klub Cyklistów.

Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Emanuel Pohl, Cytadela.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: dr. Henryk Mikolasch.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka.

Półroczne

WALNE ZGROMADZENIE

Lwowskiego Klubu Cyklistów

odbędzie się dnia 7. listopada o godź. $3^1/_2$ po poł. w górnej sali „Sokoła“.

Porządek dzienny:

1. Odczytanie protokołu z ostatniego Walnego Zgromadzenia.
2. Sprawozdanie Wydziału (Dr. Jan hr. Drohojowski).
3. Sprawozdanie Komisyi sportowej (Dr. Maryan Dawidowski).
4. Sprawozdanie kasowe (J. Romaszkan).
5. Wybór uzupełniający członków Wydziału.
6. Oznaczenie wysokości wkładek rocznych.
7. Uchwalenie budżetu na następne półrocze.
8. Wniosek Wydziału na mianowanie członkiem honorowym p. inż. Maksymiliana Hubera.
9. Sprawozdanie z czynności około konstrukcyi toru (inż. W. Piżl).
10. Przedłużenie kontraktu dzierżawy gruntu (Dr. Kratter).

11. Asekuracya członków L. K. C. (Dr. Dawidowski).

12. Sprawa pp. Wł. Strzeleckiego, T. Gustowicza, A. i A. Friedrichów, St. Kavki i Calderoniego (K. Przybysławski).

13 Wnioski członków.

POSIEDZENIE WYDZIAŁU

w lokalu „pod baletnicą" dnia 14. października br.

Obecni pp.: Dr. Jan hr. Drohojowski, dr. Fr. Kratter, dr. M. Dawidowski, por. E. Pohl inż Wł. Piżl, J. Romaszkan i G. Schneider, zaś jako gość St. Kossak.

1. Po odczytaniu przyjęto protokół z ostatniego posiedzenia Wydziału.

2. Przyjęto do wiadomości wystąpienie dra Kazimierza Podlewskiego z dniem 1. marca 1898.

3. Ponieważ właścicielki gruntu dzierżawionego przez L. K. C. pod tor wyścigowy podwyższyły czynsz dzierżawny, co mogło się stać bezkarnie wobec niezupełnie jasnego w tym punkcie brzmienia kontraktu dzierżawy — przeto uchwalono, by żądaną nadwyżkę pokrył ówczesny Wydział jako odpowiedzialny za sporządzenie kontraktu, również uchwalono pertraktować z właścicielkami rzeczonego gruntu, czyby nie udało się uzyskać lżejszych warunków najmu i pertraktacye te powierzono drowi Kratterowi, a na prośbę tegoż uproszono do współdziałania p. dra Dąbrowskiego.

4. Do komisyi kolaudacyjnej (budowy toru) wybrano z łona Wydziału jako zastępców tegoż pp. dra F. Krattera i J. Romaszkana jako rzeczoznawców pp. hr. Łubieńskiego inż. Łuszczkiewicza i inż. Richtmanna, ich zastępców zaś pp. Pszorna i Rybaka, z grona zaś subskrybentów pp. dra M. Dawidowskiego i G. Schneidra. Komisya ma fungować w dniu 18. października.

5. Przyjęto do wiadomości podziękowanie pisemne W. T. C. za puhar ofiarowany mu przez L. K. C.

POSIEDZENIE WYDZIAŁU

w lokalu „pod baletnicą" dnia 21. października br.

Obecni pp. Dr Jan hr. Drohojowski, Dr. M. Dawidowski, Dr H. Mikolasch, por. E. Pohl, inż. Wł. Piżl, J. Romaszkan i G Schneider.

1. Po odczytaniu przyjęto protokół z ostatniego posiedzenia.

2. Przyjęto do wiadomości wystąpienie p. Romana Kolarzowskiego.

3. Uchwalono rozwarzyć plan jazdy rozstawnej (Relais-Fahrt) z Pragi do Lwowa, proponowanej przez Czeski Związek Cyklistów.

4. Uchwalono ostatecznie porządek dzienny Walnego Zgromadzenia na dzień 7-go listopada (patrz w dzisiejszym numerze!)

5. Uchwalono uprosić inż. Piżla, by obmyślił, jak najodpowiedniej tor na zimę ubezpieczyć od możliwych uszkodzeń.

6. Redakcyi fachowego czasopisma „Koło" uchwalono ofiarować jeden egzemplarz tableau jubileuszowego L. K. C.

Dr. Mikolasch.

„Towarzystwo Młodzieży Cyklistów"

w Krakowie.

Sekretaryat: Krupnicza 21.

Z powodu śniegu i deszczu wyścigi T. M. C zapowiedziane na dzień 10. października, mogły się odbyć dopiero dnia 17. bm. Szosa była jak gdyby jednem jeziorem lecz mimo tego u mety znalazła się spora garstka publiczności.

Funkcyę startera objął ze strony T. M. C. Pan Dr. Stanisław Wierzbicki, zaś sędziami byli WPanowi Antoni Tuch i Michał Markowicz ze strony K. K. C. 1892 Zdzisław Ritterschild i Włodzimierz Garbolewski ze strony T. M. C.

Pierwszy bieg był 10 km. U startu 7.

1. Wechtersbach Adolf — Przemyśl T. M. C. w $27:35^3/_5$, 2. Steigler Leon O. K. S K. w $27.45^1/_5$, 3. Chlipalski Franciszek O. K. S. K. w $29:45^2/_5$, 4. Rudawski Emil w $30^1/_5$ zły czwarty.

Kulminacyjnym punktem dnia, był wyścig o mistrzowstwo Tow. Mł. Cykl. w jeździe na daleką przestrzeń na rok 1897/8. Zgłoszonych 6. U startu 3. 1. Ziembicki Zygmunt, Kraków T. M. C. w 55:50. 2. Wechtersbach Adolf, Przemyśl T. M. C. w 56:45. Zygmunt Ziembicki zdobył tedy mistrzowstwo T. M. C. na rok 1897/8 pobijając za razem rekord T. M. C dla 25 km., za co dostał przepaskę rekordową złotą T. M. C.

Zwycięzcy otrzymali wspaniałe nagrody w formie medali. Uczta zaś odbyła się dnia 24. paźd. 1897 o godź. 7 wieczór w salach restauracyi hotelu Pollera. Do suto zastawionych stołów zasiadło wiele osób pomiędzy któremi widzieliśmy członków T. M C., K. K. C. 1892 i O. K. S. K. Szereg toastów rozpoczął protektor T. M. C. Karol hr. Raczyński umyślnie na ten dzień z Belgii przybyły. Rozdał on zwycięzcom nagrody. Drugi toast wniósł sekretarz T. M. C. na cześć niestrudzonego Protektora. Wreszcie p. Stanisław Lawner wychylił puhar przepaski nadwiślańskiej nr 1 na pomyślność Redakcyi „Koła" i jej redaktora a honorowego członka T. M. C. p. Kazimierza Hemerlinga. Wreszcie wniósł toast na cześć oddziału kolarzy Sokoła krak. Miecz. Walczak w ręce członka wydziału tegoż p. Konrada Podczaskiego; wreszcie dużo innych toastów na cześć K. K. C. 1892. Pp. Zdzisława Ritterschilda, Dr. Stanisława Wierz-

bickiego, Michała Markowicza, którzy popierają T. M. C. na każdym kroku. Tradycyjnem staropolskiem „Kochajmy się" wniesionem przez hr. Wodzickiego została uczta zamkniętą. Sekretarz Ziembicki odczytał następujące telegramy od członków:

Z Żółkwi: Życzenia świetnego rozwoju dla T. M. C. Konsul Nawrocki.

Z Kleczy górnej: Życzenia dalszego pomyślnego rozwoju. Prezes Kieszkowski.

Ze Lwowa: Nie mogąc osobiście w uczcie uczestniczyć, w tej drodze dziękuję za zaszczycenie mnie godnością członka honorowego, łącząc życzenia pomyślnego rozwoju. Hemerling.

Z Kołomyi: młodemu a sprężystemu towarzystwu All heill. Daczyński konsul.

Z Sambora: towarzystwu szczęść Boże, zwycięzcom pomyślności zaseła konsul Kasprzycki

Z Wadowic: Nie mogąc być obecnym przesełam życzenia jak najlepszego rozwoju towarzystwa „Szczęść Boże"! Teofil Solski konsul z Wadowic.

Z Zagórza: zasełam życzenia najświetniejszej przyszłości. Miętus. I telegram od Union Velocipedique de France, za które to telegramy przesełamy szczere podziękowanie.

Stanisław Ottmann
skarbnik i członek wydziału T. M. C.

Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Techniczny kierownik fabryki kół w Mannheim A. Watzl zbudował koło, w którem rury stalowe zastąpił rurami drewnianemi. Wynalazca podał właśnie o przywilej. Koło takie waży około $8^1/_2$ kg. i ma być nadzwyczaj silne. Używa on do tego amerykańskiego drzewa impregnowanego w specyalny sposóc, tak, że zmiany powietrza nic wywierają nań żadnego wpływu.

HUMORYSTYKA.

Cyklistka do przyjaciółki: „Pomyśl, kuzynka moja spadła niedawno z koła. Pewien cyklista. który jest zresztą komisarzem, podniósł ją, i wkrótce potem zaręczyli się".

Przyjaciółka: „O! myślałam, że się to zdarzyć może tylko na lodzie, — wobec tego muszę i ja kiedyś spaść z koła.

Prosimy o zachęcanie kolegów do *zbiorowej prenumeraty „KOŁA"*. – „**Koło**" powinien prenumerować **każdy** cyklista!

Przy prenumeratach zbiorowych *znaczne ulgi.*

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

„Koło"

Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.

Rok III. Dnia 1. grudnia 1897. Nr. 23.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedynczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek,

ROWER SWATEM.

Komedyjka cykliczna w jednym akcie.

Napisał

Dr. RAFA.

(Ciąg dalszy).

Scena 10.

KOŁOWICZ.

Zgadzam się z panią zupełnie — traci się połowę przyjemności, gdy na bicyklu jeździ się pomału. Gdybym śmiał, zaproponowałbym pani wycieczkę we dwoje — na Pawła oglądać się nie będziemy.

JULIA.

Przyjęłabym chętnie propozycyą... ale to nie bardzo wypada...

KOŁOWICZ (*przerywając*).

Jeździć ze starym znajomym — dalekim krewnym — z dawnym mężem ?!!

JULIA *(śmiejąc się)*.

Ileż to pan znalazł sobie tytułów? zwłaszcza ten ostatni jest zupełnie oryginalny...

KOŁOWICZ.

Prawda. — Dawny mąż.. zdawałoby się, że w tym wypadku nastąpił rozwód lub seperacya — za zgodą i na żądanie stron obu. — Ja z mej strony przyzwolenia nie dawałem...

JULIA *(żywo)*.

Ani ja także!

KOŁOWICZ *(patrząc na Julię)*.

A więc?

JULIA (*zmieszana*).

Więc może jutro zrobimy małą wycieczkę?

KOŁOWICZ.

Jutro? Czy tylko jutro?...

JULIA.

Czy pan myśli dłużej zabawić w Sosnowie?

KOŁOWICZ.

Nie odemnie to będzie zależało... Gdyby mi wolno było towarzyszyć pani częściej — przez całe życie!... Nic mi pani nie odpowiada.

JULIA *(zmieszana podaje mu rękę, którą Kołowicz całuje)*.

Panie Stanisławie — znaliśmy się lat temu dziesięć — ja się od tego czasu zmieniłam...

KOŁOWICZ.

Jak — to już zauważyłem, — lecz mam rączkę pani. — Wszelkich dołożę starań — aby jej pani po dłuższem poznaniu nie cofnęła...

JULIA.

Tak się to nagle stało, że prawdziwie nie wiem...

KOŁOWICZ.

Nagle?! i ty Julciu, (*poprawia się*) pani mówi, że się stało nagle? Przecież znamy się od tak dawna.. a chwile spędzone z panią zapamiętałem dokładnie — tak jakby to wczoraj było. — Od naszego rozłączenia ciągle o pani myślę — widzę panią we śnie — śnię o pani na jawie — o nie — to się nagle nie stało. W czasie snu miewa się czasem uczucie dziwne..

zdaje się, że kogoś łapiemy i chwycić chcemy — ale nadaremnie. — Już nas tylko kilka kroków od upragnionego dzieli celu, byle tylko rękę wyciągnąć — byle naprzód skoczyć, — lecz nieokreślona jakaś siła cel od nas zawsze oddala, lub nas samych ubezwładnia. Tego to ja doznaję na sobie od lat dziesięciu. Coś mię zawsze powstrzymywało — ile razy do pani zbliżyć się chciałem. — Ale nie mówmy o tem — dziś wierzyć ledwie mogę, że nasze spotkanie nie jest złudzeniem. Wydaje mi się, że we mnie wstąpiło słońce i oświeciło mi duszę. Jasno mi teraz i ciepło i błogo... Gdyby nie bicykl — kto wie czybym panią zobaczył; jest to jeden powód więcej, by być gorliwym zwolennikiem koła. (*Do siebie*). Stało się — przepadły moje zasady — ale już tego nie odrobię, niech się co chce dzieje — wiem tylko, że się czuję wesół i lekki do tego stopnia — żebym w tej chwili pobił wszystkie światowe rekordy. *(Gdy Kołowicz kończy mówić, wchodzi Paweł. — Julia kładzie palec na usta wskazując, Kołowiczowi milczenie*).

Scena II.

(*Ci sami, Paweł.*).

PAWEŁ.

Szkapowski powiedział mi, że prosto stąd odjeżdża. — Do Sosnowa już nie powróci; prosił mię by tam wszystkich od niego pożegnać i odesłać jego rzeczy. (*Patrzy na Julię i Kołowicza*). Ale co się wam stało — dziwne jakieś macie miny — czyście się nie pokłócili?

JULIA.

Nie — przeciwnie...

PAWEŁ.

Co? przeciwnie? cóż to znaczy?!

KOŁOWICZ (*żywo*).

Możeby już był czas jechać — Jazda nocą po drogach prywatnych nie przedstawia uroku...

JULIA.

Rzeczywiście jechać już musimy — wszak wiesz, że nas prosili, aby wcześnie wrócić. (*Po chwili nieśmiało*). Pan Stanisław jedzie z nami.

PAWEŁ.

Bardzo się z tego cieszę. — Robisz nam Stasiu prawdziwą przyjemność. Ale wy coś zagadujecie — mówcież prędko co się wam stało?!

JULIA.

Opowiemy ci to po drodze — a teraz wyjeżdżajmy.

KOŁOWICZ.

Czy maszyny nie potrzebują oliwy?

PAWEŁ.

Dziś rano napuszczone.

KOŁOWICZ.

A więc nie mamy co tu dłużej robić. (*Idzie do maszyny Julii — bierze ją i podprowadza*). Pani pozwoli sobie pomódz przy wsiadaniu?

JULIA.

Bardzo proszę.

KOŁOWICZ. (*Podaje jej rękę do wsiadania — odpycha lekko bicykl — sam siada i wyjeżdżają*).

(Dokończenie nastąpi).



WYCIECZKA NA KOLE
z Wiednia wzdłuż Dunaju.

Z notatek kolarsko-turystycznych,
skreślił

WACŁAW KRZEPOWSKI.

(Ciąg dalszy).

III.

Po prawej stronie Dunaju. — Urządzenie domów. — Gasthausy. — Grafenegg. — Winnice.

Była godzina 9. rano, słońce coraz bardziej poczynało dokuczać. Jazda dalsza z Tulln jest dla cyklisty bardzo lekka, natomiast jednak monotonna; jedzie się tu jak po stole, — najmniejszego wzniesienia lub spadku. Szybko też mijałem małe osady Neuaigen, Birnbaum i Neustift. Na prawo ciągnie się pasmo pagórków, zwane „Wagram“, które oznaczają granice, jakie dawniej zajmował Dunaj. Równina cała zasiana licznemi wioskami, ziemia urodzajna, a uprawa pól bardzo staranna, — dobrobyt mieszkańców widoczny, a świadczą o tem porządne budynki mieszkalne i gospodarcze.

Galicyanin przyzwyczajony do nędzy naszej w chatach włościańskich, zdziwiłby się bardzo, widząc mieszkanie chłopa niższoaustryackiego, urządzone wytwornie, jak u galicyjskiego miasteczkowego obywatela. Dom kryty dachem, kilka pokoi umeblowanych po miastowemu, kuchnia kaflowa zaopatrzona w potrzebne żelazne i blaszane naczynia. Zabudowania gospodarcze również urządzone postępowo.

W każdej wsi jest „Gasthaus“, a nawet kilka, gdzie naturalnie nie spotyka się pejsatego żydka, tylko jednego z mieszkańców wsi, który zajmuje się tym bocznym zarobkiem. Jak to miło i wygodnie dla cyklisty, jeżeli co parę kilometrów może znaleść przyzwoity posiłek, nawet pieczyste, zagasić pragnienie świeżem piwem lub czystem samorodnem winem, — hygienista zaś może się uraczyć mlekiem w różnych postaciach. Ceny są również jak na tutejsze stosunki przystępne

Minąwszy wieś wielkich rozmiarów Grafenwörth spostrzega się w odległości trzech kilometrów wieże zamku Grafenegg.

Zamek właściwy zbudowany jest na sztucznem wzniesieniu do siedmiu metrów wysokiem, dokoła oblany wodą. — Do przejścia służą dwa mosty. Styl budowy czysto gotycki. Zamek opatrzony jest w przestronne galerye i wysoką wieżę.

Oglądać też można w prześlicznych salach bogate zabytki średniowieczne, jak zbroje, obrazy i trofea myśliwskie. Zamek wraz z innymi budynkami i rozległym parkiem jest otoczony wysokim murem. Historyczne wspomnienia tego zamku sięgają jeszcze czasów Awarów, a krwawe zapiski zostawili po sobie Szwedzi i Francuzi. Napoleon w zwycięskim swym pochodzie w 1809 roku miał w zamku Grafenegg przez jednę noc swoją kwaterę.

Zamek ten jest obecnie w posiadaniu rodziny hrabiów Breuner-Enkevoirt i podczas niebytności właściciela jest otwartym dla zwiedzających.

Wjechałem tu w krainę winodajną, — całe stoki pagórków zielenieją od winnic, a wzdłuż gościńca na przestrzeni paru kilometrów ciągną się piwnice, wykute w skałach, od przodu obmurowane, w których mieszkańcy okoliczni przechowują w kolosalnych rozmiarów beczkach wina. Na spragniony język ślinka spływa — niestety —

wszystkie piwnice pozamykane silnemi w żelazo okutemi drzwiami.

Otóż i Krems, zsiadłem z koła, bo przez główną ulicę jest jazda wzbroniona. Wkrótce siedziałem w restauracyi, oczekując niecierpliwie na zamówioną potrawę. Polak jak głodny to zły — tak też było ze mną, — w miarę jednak zaspakajania głodu i pragnienia, przybywał i lepszy humor. Odległość jaką z Wiednia do Krems przebyłem wynosi około 80 klm.

(C. d. n.)



W KWESTYI ŁAŃCUCHA

blokowy czy rolkowy, wypowiedział zdanie swoje Jan Renold znany fabrykant łańcuchów w Manchester. Pisze on miano wicie: $^3/_{16}$" łańcuchy są zawąskie. Ilekroć otrzymam zamówienie na $^3/_{16}$" łańcuch, odpowiadam zawsze $^1/_4$" łańcuchy są najwęższe, jakie fabrykuję, albowiem z technicznego stanowiska uważam, że przy tych rozmiarach są już sztyfty łączące, bloki i ogniwka łączące tak drobne, że dalsze ich zmniejszanie jest niemożliwe, bez ujemnego wpływu na wytrzymałość łańcucha. Używam zresztą specyalnego materyału i $^1/_4$" moje łańcuchy nie są ani cięższe, ani szersze od $^3/_{16}$" łańcuchów z innych fabryk, a przy tem mając szersze łożyska na sztyfty łączące i bloki, są równocześnie mocniejsze.

Nie zaleca się łańcuchów o krótkich ogniwach.

Otrzymuję czasem zamówienia na $^1/_2$" i podwójne łańcuchy rolkowe, wykazałem jednak na podstawie doświadczeń, że te nie są wskazane, a to z następujących powodów:

1. albowiem części trące są za drobne, nie mogą być więc dostatecznie wytrzymałe, łańcuchy takie zatem trwają bardzo krótko, jakkolwiekby z początku bardzo lekko chodziły.

2. albowiem zwiększenie ilości potrzebnych ogniwek, nie pozwala przy fabrykacyi uniknąć choćby bardzo drobnych niedokładności. Łańcuch bloczkowy 1" składa się z 60 części na stopie ang., łańcuch zaś rolkowy $^1/_2$" z 120 części.

3. albowiem większa ilość części składowych łańcucha podnosi jego cenę i ciężar.

Nie jestem przeciwny łańcuchom rolkowym jako takim, byłem bowiem pierwszym, który je w życie wprowadził, zastanawiając się jednak obecnie dokładnie nad nimi przyszedłem do przekonania, że jeśli ogniwko zmniejszone jest poniżej 1", niepodobna uzyskać płaszczyzn dość wytrzymałych, by zbudować rzeczywiście dobry i trwały łańcuch.

Z tych powodów sądzę, że niema lepszego łańcucha jak bloczkowy, o ile takowy zbudowany został nienagannie i o ile bieży na należycie wyciętych kołach zębatych.



KORESPONDENCYE.

Wiedeń, dnia 23. listopada 1897.

Zebrania towarzyskie urządzane przez „Polski klub cyklistów" odbywają się co czwartek w restauracyi Lehningera (I. Johannisgasse 2), i cieszą się licznym udziałem polonii wiedeńskiej. W ubiegły czwartek zaszczycili zebranie obecnością swoją posłowie do Rady państwa panowie Dr. W. Lewicki z żoną i Dr. F. Winkowski, którzy również zgłosili swoje przystąpienie do klubu; oprócz tych było wiele pięknych pań i liczna młodzież, tak, że sala obliczona na 50 osób, nie mogła wszystkich pomieścić. Bawiono się wesoło, a wieczór urozmaicony był grą na skrzypcach p. Aust i deklamacyą p. Rychtera, — a grą na fortepianie pani baronowej Kasznicy, zachęcona młodzież zatańczyła mazura, później walca i polkę. Około godziny 1-szej w nocy rozeszło się towarzystwo, zachęcając się nawzajem do przybycia w następny czwartek. A zatem klub cyklistów rozwinął swą działalność w kwestyę, której brak wielki dawał się uczuwać w Wiedniu, to jest, rozbudził życie towarzyskie między polonią w stolicy naddunajskiej. W przyszłym tygodniu zamierza Wydział klubu urządzić wieczorek inauguracyjny w większych rozmiarach.

W bieżącym miesiącu okazał się na półkach księgarzy wiedeńskich ślicznie oprawny tom pod tytułem „Radlerei" (Kolarstwo), nakładem firmy artystycznej Gerlach i Schenk. Jestto zbiór różnych szkiców, rysunków i innych fantazyi z życia kolarskiego, które ubiegłego karnawału na wieczór kostiumowy artyści nadesłali. Reprodukcye są w czarny, kolorowy i foto-

graficzny sposób wykonane i wypełnione są licznemi wierszami znanych sił literackich w Wiedniu. Między innymi znajduje się też rysunek artysty Zygmunta Ajdukiewicza. Dzieło to w ogóle jest bardzo artystycznie ułożone i może stanowić ładną ozdobę na stole miłośników sportu kołowego. Cena wynosi 6 złr.

Ubiegły sezon kolarski w Wiedniu rozwinął sport nasz do wielkich rozmiarów, wiele naturalnie przyczyniło s ę do tego swoboda nadana tutaj cyklistom. Swiadczą o tem dosadnie cyfry, mamy bowiem w Wiedniu przeszło 300 rozmaitych klubów kolarskich i obliczają około 40.000 cyklistów, liczba, która się w jednym roku podwoiła. Naturalnie należy uwzględnić, że w mieście tak wielkiem koło ma przeważnie zastosowanie jako środek komunikacyjny, a część mniejsza używa go tylko dla przyjemności. Z rozpowszechnieniem się kolarstwa rozwinął się odmienny sport, zawód kradzieży kół, tak, że policya wiedeńska jest nawet na tropie jakiejś spółki złodziejskiej. Koła bywają w różny sposób kradzione, szczególnie, gdy nieostrożny cyklista pozostawi swą maszynę przed domem, sklepem, kawiarnią i t. p., — przyszedłszy z powrotem ze zdziwieniem nie znajduje swego koła; bywają też inne lepiej obmyślane wypadki kradzieży. Koła bywają następnie dla pokrycia śladów poznania różnie zmieniane, części składowe wymieniane, marki firmy zacierane, a nawet inaczej emaliowane. Wykaz policyi wiedeńskiej z ostatnich czterech miesięcy zestawia sumę skradzionych kół na 60 sztuk, wartości około 10 tysięcy złr.

W. Krzepowski, sekretarz P. K. C.
VI. Laimgrubengasse 19. III|12.



Ruch towarzystw.

Oddział Kołowników Poznańskiego Sokoła w Poznaniu odbył na Nadzwyczajnem Walnem Zebraniu dnia 28. października uroczyste zamknięcie tegorocznych oficyalnych wycieczek t. j. III. sezonu, w lokalu zwykłych posiedzeń.

Po zagajeniu zebrania przez druha naczelnika, zdał sekretarz z działalności Oddziału w ubiegłym sezonie następujące sprawozdanie:

Zebrań odbyło się razem 30, z tych 2 nadzwyczajne i 1 walne. Członków liczy Oddział 40, z tych 32 czynnych, i to 12 starszych (nad 30 lat) i 20 młodszych. Wycieczek odbyło się 48 i 1 wyścig, a ujechanych kilometrów razem 12848,2. Najwięcej ujechali kilometrów i odebrali medale druhowie: Wacław Iwankowski i Karol Rzepecki wielkie srebrne, Franciszek Mańczak i Jan Zabłocki małe srebrne, Stanisław Brzeski i M. Zabłocki małe miedziane posrebrzane. Najdłuższa wycieczka wynosiła 110, a najkrótsza 10 km., przeciętna 45,5 km. Wycieczki odbywały się oprócz 8 mniejszych wieczornych, bez wyjątku w niedziele i święta i były tylko jednodniowe.

Ponieważ Oddział nie posiada własnego toru, udał się do Zarządu tutejszego „Verein für Radwettfahren“ z prośbą o pozwolenie użycia ich toru. Warunki jednakże były do przyjęcia niemożliwe i wyścig dnia 18. lipca odbył się na szosie do Stęszewa - Buku, przy niepogodzie i silnym przeciwnym wietrze. W biegu pierwszym, dystans 30 km. odebrali premie: 1. Stan. Brzeski, w 1 godź. i 20 min., 2. Hieronim Paul, w 1 godź. 23 min. 3. Wacław Iwankowski, w 1 godź. 29 min. W biegu drugim dla starszych, z ustępstwami, dystans 12 km. odebrali premie: 1. Franciszek Mańczak w 35 min., 2. Jan Zabłocki, w 35 min. 1 sek., 3. Karol Rzepecki w 35 min. 2 sek., wszyscy 3 bez ustępstw. Ćwiczenia rejowe odbywały się w każdą niedzielę rano w Villa Flora, a jeździł je Oddział na zlotach w Śremie i Miłosławiu. Celem pielęgnowania życia koleżeńskiego zjeżdżał się Oddział z Oddziałami innych gniazd, jak w Nowemmieście, Miłosławiu i t. d. Potem wygłosił druh Frąckowiak odczyt „O kolarstwie“, za którego piękne opracowanie, zebranie gromkiem „Czołem“ podziękowało. W końcu uchwaliło zebranie odbywać w półroczu zimowem posiedzenia w każdy poniedziałek to 1. i 15. każdego miesiąca, poczem druh naczelnik oficyalną część zebrania zamknął, wyrażając nadzieję, że na przyszły sezon Oddział się powiększy i w rezultatach sezon ubiegły przewyższy.

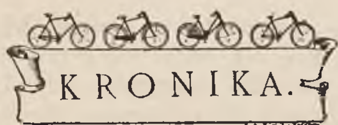
Obecny Wydział tworza druhowie:

B. Samoliński naczelnik, A. Biskupski i Karol Rzepecki przodownicy, Stanisław Mańczak skarbnik, W. Radzimski sekretarz, M. Zabłocki i Teofil Preiss radni.

Lokal Oddziału: kawiarnia Jagielskiego na Sw. Marcinie nr. 56.

B. Samoliński naczelnik, św. Marcin 49.   *W. Radzimski* sekretarz.





KRONIKA.

— Młody Akademicki K. C. we Lwowie założony w lipcu br. rozwija się coraz pomyślniej, mimo że powstał w warunkach dość ciężkich, gdyż pod sam koniec roku szkolnego. Liczba członków jest już pokaźna, dosięgła bowiem cyfry 30 a w liczbie tej mieści się kilku kolegów-techników. W dość krótkim czasie urządził klub ten wiele wycieczek bardzo pięknych, urządzono nawet 3. października wyścig drogowy 8-kilometrowy na szosie janowskiej, w którym rozdano 2 nagrody. Jak na młode towarzystwo niespełna 4 miesiące istniejące, to bardzo wiele, a jeżeli się nadto zważy, że klub ten jest już wzorowo wewnątrz zorganizowany i coraz większą zaczyna cieszyć się sympatyą między kolegami tak akademikami jak i technikami, to śmiało stwierdzić można, że w niedługim czasie zajmie on wybitne stanowisko w kołach akademickich. Cele jego są tak jasne i zdrowe i tak szlachetne korzyści na oku mające, że nawet trudno wyobrazić sobie, iżby klub ten nie stał się z czasem ulubionem towarzystwem akademickiem, gdyż ćwiczenie ciała w sposób nadzwyczaj przyjemny na wolnem powietrzu w towarzystwie kolegów, musi znaleść pokaźną liczbę zwolenników. Rower zaczyna się rozpowszechniać z niesłychaną szybkością między akademikami i słusznie, przekonano się już bowiem o zbawiennym wpływie jaki jazda na kole na zdrowie wywiera. Każdy przyznać musi, że jazda na kole na świeżem powietrzu, wśród zieleni gajów i łąk, słowem na łonie natury, przyniesie tysiące korzyści duchowych i fizycznych, i że po ciężkiej nużącej pracy jakiej wymagają studya uniwersyteckie, rower jest nader właściwą rozrywką. (Czasop. Akademickie).

— W korespondencyi z Frankfurtu n. M. (A. S.) do Dziennika polsk. znachodzimy następujący ustęp:

„Oprócz wspaniałych pojazdów czterokonnych i dwukonnych, gigów i innych grymaśnych wymysłów znudzonej *haute finance* tutejszej, olbrzymi wprost kontygent sportowy stanowią kolarze obojga płci, których liczba przewyższa sumę 20.000!

Od klasy robotniczej począwszy, a skończywszy na arystokracyi rodowej i pieniężnej wszystko to, wraz z dziećmi, wyrusza o rozmaitej porze dnia na rowerach w rozmaite strony. Prawdziwy obraz *fin de siécle*, który przed rokiem jeszcze zasługiwał oryginalnością swego wyglądu na umieszczenie go w humorystycznem piśmie, dziś nietylko, że nie zadziwia nikogo, ale co więcej, stał się jednem *conditio sine qua non* przy najmowaniu guwernerów i guwernantek. Pierwsze bowiem pytanie, zadane starającym się o podobne posady, jest: „*Können Sie gut radeln?*“ To też obrazków takich można co krok mnóstwo spotykać. Dwoje, troje lub czworo dzieciaków na rowerach, a za nimi poważna angielska miss lub pikantna francuska, a najczęściej „*eine gemüthliche Deutsche*“ zdradzająca szalony brak gustu w ubraniu rowerowem i ociężałość w ruchach. Często nawet lekcye pamięciowe odbywają się w ten sposób wśród balsamicznej woni lasów.

Sport ten, który zrazu wywołał oburzenie władz miejskich i rządowych, w przeciagu niespełna roku, nietylko że pokonał je, ale rozrostem swym olbrzymim, obejmującym wszystkie klasy społeczeństwa, zmusił do ustępstw i wywalczył sobie prawa, o jakich nie marzył przedtem. I tak uchwalono w magistracie zbudowanie drogi w lasach tutejszych tylko dla cyklistów na przestrzeni 2 mil, $1^1/_2$ metra szerokiej, całej o pokładzie cementowym! Jestto przykład godny istotnie naśladowania! A jeśli się zważy, że w najbliższych wioskach, gminy z własnej inicyatywy i na własne koszta urządziły podobne drogi dla cyklistów, to jakżeż smutno przedstawia się ów zakaz jeżdżenia na rowerach w Zakopanem! Czegóż dowodzi ten rzeczywiście smutny wypadek śmierci młodzieńca, który się zdarzył tego lata? Niczego więcej, jak nieprzezorności, która tak na rowerze jak i na koniu, zawsze te same fatalne skutki za sobą pociąga. Czyż więc można dlatego w miejscowości takiej właśnie jak Zakopane, zakazywać tej jednej z najzdrowszych przyjemności? Wszakże tutaj dzieci i młodzieńcy, dziewczątka i panny dorosłe, wszystko to spieszy przeważnie na rowerach do szkoły i wraca w ten sam sposób do domów, wśród natłoku powozów, tramwajów konnych i elektrycznych! Uczą się w ten sposób wszyscy ostrożności i bardzo rzadko kiedy zdarzy się jaki wypadek.

Obok rowerów zwolna zaczynają występować na widownię „motory benzynowe“ rozmaitego kalibru. I tak dwa, trzy i czterokołowe, pędzące z szaloną szybkością, równającą się chyba lokomotywom; oprócz tego motory, powozy, dogcarty, landauery etc. To też popołudniu między 4. a 6. bulwary tutejsze stanowiące połączenie miasta z lasami, przedstawiają obraz zaiste godny widzenia, a przypominający rozmaitością swoją bulwary paryskie“.

— Namiestnik N. Austryi hr. Kielmansegg został niedawno zamianowany członkiem honorowym urzędniczego K. C. we Wiedniu i zjawił się też na urządzonym w zeszłym miesiącu przez ten klub na otwarcie zimowego sezonu wie-

czorku. Po powitaniu go przez prezesa Pawlickiego zabrał głos hr. Kielmansegg i w dłuższej przemowie podniósł znaczenie koła jako środka komunikacyjnego, porównując przytem stosunki austryackie z francuskimi, belgijskimi i innych krai. Oświadczył dalej, że zawsze bronić będzie spraw cyklistyki, nie jednak jako sportu, lecz jako środka komunikacyjnego, który dotychczas ani w części nie został tak ocenionym, jak na to zasługuje. Wskazując wreszcie jak znakomite oddaje koło usługi urzędnikom państwowym w służbie, przy sposobności komisyi i jazd inspekcyjnych w mieście i na wsi i jak wielkie ma koło znaczenie dla zdrowia urzędników — zwłaszcza przy ich życiu siedzącem, zakończył hr. Kielmansegg swą mowę życzeniami na pomyślny rozwój klubu urzędniczego.

— Polska cyklistka. Do tej pory żaden z Polaków nie brał udziału w ważniejszych wyścigach kołowych — mamy za to rodaczkę z reputacyą światową. Jest nią panna Stanisława Kowalska, córka szynkarza i exkonsylmana Augusta Kowalskiego, z Chicago. W ubiegłym tygodniu popisywała się ona w wyścigach panien, w Bay City, Mich., i otrzymała pierwszą nagrodę. (Wiadomość tę czerpiemy z toledoskiej „Ameryki" z 23. 10. b. r.).

— Wystawa Stanley'owska otworzyła w tym roku szereg wielkich międzynarodowych wystaw kolarskich. Odbyła się w czasie od 19. do 27. listopada. W Grudniu odbędzie się od 3. do 11. National-Show, w Londynie; od 4. do 25. Salon du Cycle w Paryżu; od 15. do 30. Exposition du Cycle również w Paryżu.

— Ciekawe próby przedsiębierze pewien cyklista w Grazu zabierając na rower gołębie pocztowe, które o przybyciu do celu najrychlej przynoszą o tem do domu wiadomość. Zastosowanie przenoszenia w tej drodze wiadomości może mieć ważne znaczenie dla wojskowości.

— Uroczystość przyjęcia 100.000-nego członka obchodziła Liga Amerykańskich Cyklistów.

— W gronie żałobnych gości odprawadzających w Limburgu (Holandya) pewną młodą damę na wieczny odpoczynek, postępowały dwie starsze damy w ciężkiej żałobie z rowerami nieboszczki, owiniętymi w krepę. Ma to być zresztą w Holandyi na porządku dziennym.

— Popędzacz świń na rowerze to najświeższa nowość na polu naszego sportu. W zeszłym tygodniu widziano takiego na drodze z Neuhemsbachu do Sippersweldu. Cyklista uwiązał świnię na długim sznurku do głowy roweru i popędzał ją w porządnym kłusie. Jakiś czas biegła świnia posłusznie, aż nagle skręciła z drogi ku lasowi, a cyklista znalazł się w jednej chwili w rowie.

— Francuz Corre odbył podróż na trzykołowym samochodzie z Paryża do Berlina (1169 km.) w $94\frac{1}{2}$ godzinach.

— Francuz Lombard poprawił znów na torze w pałacu krzyształowym w Londynie rekord 1 km., na $0{\cdot}58\frac{4}{5}$ Dotychczas stał on $0:59\frac{1}{5}$. Przy starcie z miejsca potrzebywał $1:8\frac{3}{5}$ (rekord dotychczasowy Jaap Edena 1:10).

— Match między dwoma starymi rywalami Jacquelinem i Morinem odbył się 14. z. m. w Paryżu. Ku wielkiej radości publiczności zwyciężył w obu biegach Jacquelin.

— Match między Jacquelinem a Arendem 20. zm. w Paryżu przyniósł znów Jacquelinowi zwycięstwo w obu biegach.

— W jeździe rekordowej na gościńcu zrobił Jules Dubois 50 km. w 1:09 (dotychczasowy rekord A. Lintona $1:09:31\frac{1}{5}$), 100 km. w 2:21:10 (A. Linton $2\ 29:58\frac{4}{5}$) i 100 mil ang. tzn. 1609 km. w 4:11:25 (Chase 4:16:35).



Z dziedziny techniki, fabrykacyi i handlu.

Monocykl nadający się do użytku praktycznego wynalazł znany fabrykant motorów Herman Ganswindt w Schöneberg pod Berlinem. O wynalazku tym znachodzimy w wychodzącej w Berlinie „Deutsche Tageszeitung" wzmiankę, że wynalazca produkował swoje koło w ces. urzędzie patentowym przy Luisenstrasse. Według słów tego pisma jest to koło nadzwyczaj lekkiem i łatwem w użyciu, tak że można je, przy użyciu małego wałka na przodzie, w ciągu 5 minut opanować. Dokładnego opisu tego wynalazku jeszcze do tej chwili nie posiadamy, a skoro go otrzymamy, nie omieszkamy czytelników naszych zaznajomić z konstrukcyą tego koła.

Rozpisują się też pisma berlińskie o innych wynalazkach Ganswindta, mianowicie o trzykołowym pojeździe mogącym pomieścić prócz człowieka wiozącego (za pomocą przyrządu poruszanego nogami) jeszcze dwie lub trzy osoby. Poruszanie tego pojazdu tak ma być lekkie, że wykonać je może pięcioletnie dziecko.

Prócz tego jest Ganswindt na ukończeniu z budową maszyny do latania, której znawcy rokują rozwiązanie problemu napowietrznej jazdy.



LITERATURA.

„Węgierski związek kolarski“ nie posiada wprawdzie swego własnego pisma, przyjął jednak trzy tamtejsze pisma jako swe urzędowe gazety, w których umieszcza urzędowe wiadomości. Gazetami temi są: „Magyar Kerékparos és Athletikai Sport“ wychodząca rok 6., „Sportvilag“ wychodząca rok 4. obie w Budapeszcie i Kerékparsport“ wychodząca rok 2. w Pięciokościołach. W ten sposób informowani są wszyscy członkowie o sprawach związkowych. — Najbardziej rozpowszechnionem jest pierwsze z tych pism, t. j. „Mag. Kerékparos és Athletikai Sport“ będące organem 17 największych towarzystw w kraju, redagowane przez dra Kolomana, II. prezydenta Związku.

Skrzynka korespondencyjna.

Na liczne zapytania co do mającej wyjść karty Galicyi i Bukowiny z częścią Węgier odpowiadamy na razie, że widzieliśmy już ostatnią korrektę i możemy się wyrazić o tem wydawnictwie jak najlepiej. Karta będzie w pierwszych dniach grudnia ukończoną, z naszej zaś strony ma być do niej dodany komentarz dla cyklistów, tak że całość powinnaby być do końca stycznia 1898 gotową. Cena nie da się jeszcze dziś oznaczyć, lecz może ją już będziemy mogli podać w następnym numerze.

P. T. Koledzy sportowi, którzy chcieliby przystąpić do „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów“ jako członkowie prowincyonalni (zamiejscowi) raczą zgłosić się osobiście, lub pisemnie u podpisanego **ul. Ossolinskich l. II, drzwi nr. 20. II. piętro,** gdzie przyjmuję wpisy i udzielam bliższych wskazówek

Wiktor Krobicki
Konsul W. T. C. na miasto Lwow.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.

„Koło“

 *Prosimy przy zamówieniach powoływać się na nasze pismo.* 

Rok III. Dnia 15. grudnia 1897. Nr. 24.

Przedpłata:
z przesyłką pocztową:
rocznie . . . 4 zł.
półrocznie . . 2 „
kwartalnie . . 1 „

Dla klubów i towarzystw gimnastycznych i sportowych przy przedpłacie na 10 egzemplarzy:
rocznie, . . 3 zł. — ct.
półrocznie . 1 „ 50 „

Numer pojedyńczy 20 ct.



Pismo fachowe
poświęcone sportowi kołowemu,
Organ urzędowy
Lwowskiego K. C., Krakowskiego K. C., O. K. S. Lwowskiego i innych.
Wychodzi 1. i 15. każdego miesiąca.

Wydawca i odpowiedzialny redaktor:
KAZIMIERZ HEMERLING.

Ogłoszenia:
1 strona . . 24 zł.
1/2 „ . . 12 „
1/4 „ . . 6 „
1/8 „ . . 3 „
Od wiersza petitem 15 ct.
Przy kilkakrotnem ogłoszeniu stosowny rabat.

Redakcya i Administracya
we Lwowie,
ul. Szopena 7.
W Krakowie: księgarnia S. A. Krzyżanowskiego.
Z przesyłką dla Rosyi 4 Ruble, dla Niemiec 8. Marek.

ROWER SWATEM.

Komedyjka cykliczna w jednym akcie.

Napisał

Dr. RAFA.

(Dokończenie).

Scena 12.

ARON.

Nu.. co to jest? ten pan i te panientke nic u mnie ni jedli, — pewni wune nie byli głodne. A ten pan z kuniem to jakiś bardzo nidobry, wun mnie głupstwów nagadywał, — ali to ni szkodzy, wun za obrok zapłaczyl i za stajni, a przez okny to sze tylko patrzył na ty panientke i na tego cyklist i mrukiwał coś sobi pod nosym. — Mnie si wszystko okrągło widaje, że wun chczał do panientki sze umizgiwacz, a cyklist jemu powidżał hałt! Te panientki to zawsze taki, — ot moje Sury na prziklad to taki była delikatny, że niechczała pozwolicz coby ja cybuli jadł. — Nu co ja miał jeszcz?... ali wuna tera sama ji cybuli. Der purytz der ist a meszigene, panientka chczała coby wun jechał na bicykl, a wun ni, tylko na koni hatałaj, hatałaj... ja jemu będzym mówicz, żebi na maszyni jeżdzył, — ja jemu mój maszyn będżem sprzedawacz.

SZKAPOWSKI *(wchodzi, — do siebie nie widząc Arona).*

Tak to na świecie bywa, — niema co mówić, — dostałem kosza, — nibyto sam się wycofałem, ale to już była ostatnia chwila. — Może to i lepiej się stało, — przewidzieć trudno, a może właśnie minęło mnie szczęście. — Szczęście — czyż ono jest na świecie? jedno jest tylko o tem zdanie, że jest, — ale u drugich. *(Aron przysłuchuje się).* W tem wszystkiem co mi się zdarzyło jest też trochę i mojej winy, gdybym się nie był tak przy koniu upierał, kto wie jakby mi było poszło, — lecz ja z każdej korzystałem sposobności, aby wydrwiwać bicykl, a teraz mam za swoje. — Kto to wie co w tym bicyklu siedzi, może to istotnie miła jazda, — żebym się nie wstydził tobym może i spróbował, — tutaj najwłaściwsze byłoby do próby miejsce, — z dala od ludzi, — ale skąd wziąć maszynę.

ARON *(podchodzi do Szkapowskiego).*

A Wielmożny pan to na tym kółke ni jeżdży?

SZKAPOWSKI.

Wszakże konno tu przyjechałem.

ARON.

Dus weis ech! ja sobi myszlił co wielmożny pan takży i na kółke umi jechacz, a maszyny si popsuły, to wielmożny pan na koni siadał.

SZKAPOWSKI.

Cóż znowu, — na bicyklu nigdy nie siedziałem.

ARON.

To można siądnąć, — tera wszystkie na tym jechają, — i panowi i oficyery i doktory, — a taki szliczny panientki jak ta co tu była jechają także.

SZKAPOWSKI.

Zapewne, może i ja nauczę się na bicyklu jeździć, tylko że mieszkając na wsi, nie mam do tego sposobności, — maszyny zresztą niemam także.

ARON.

Ja wielmożnemu panu dam maszyny, — doskonały maszyny, — etwas feines, jak cacko!

SZKAPOWSKI.

Musiałbym najpierw bicykl ten oglądnąć.

MATEUSZ (*wchodzi zataczając się, — do siebie*).

To ci człowiek ma szczęści, — miałem dziesińć nowych, taj se napiłem, — tak raz za dwa, — a potym za czy, — a potym znów za dwa, — taj mnie jakoś zamroczyło, — chciał ja ci ju doma wracać, aż tu ten pan kiwajon, coby mu konio wyrajbować, — i podarował mi potym ryński — tera napijem se tarnopolki za sztyry, — taj co mi chto zrobi

ARON.

Mateuszi! wycze wy co, idzcze tam do karczmy i przyprowadzcze tu tego bicykl, co wam Leibusz odda, — tylki ostrożni, coby mu ni popsować. (*Puka do okna*). Leibe! gib dem Mateusz den warjat!

MATEUSZ.

Nu, nu, zara przyprowadzem. (*Wchodzi do karczmy*).

SZKAPOWSKI.

To z pewnością będzie jakiś przedpotopowy egzemplarz.

ARON.

Co to jest przedpotopowi? — die maschine ist ganz neu, — a wuna z fabrike co sze nazywe June, — gume to ma taki jak bety, — auf meine munes! — wszistkie panowy mówiły, że ty gume to poduszkowe, a jak ja tani za nią wezmy, to aż gewalt, — da mi wilmożny pan fufcyg ranyż, — to za bez ·yn.

SZKAPOWSKI.

No, — zobaczymy jak wygląda i czy potrafię na niej jeździć.

ARON.

I jak wilmożny pan potrafi! — ta maszyny to same jeżdży, niech tylki chto na niom siendni, nogamy ruszi i kyruje.

MATEUSZ (*wprowadza zataczając się stary i zardzewiały bicykl*).

Ta ju przyprowadziłem.

SZKAPOWSKI (*oglądając bicykl*).

To jakiś stary klekot, ale do nauki taki najlepszy. (*Do Arona*). A teraz proszę przytrzymać maszynę, abym mógł wsiąść na nią. (*Aron i Mateusz przytrzymują bicykl, — Szkapowski próbuje wsiadać przez rączki, obchodzi na około i z boku wsiada*).

(Zasłona spada).



Zola a koło.

Interwiew.

(Dokończenie).

„Widzę“ rzecze Reichel „że fizyczny i moralny wpływ jazdy na kole zwraca na się pańską uwagę, pozwolę sobie tedy na zapytanie, czyli zaprenumerowanie przez pana „Vela“ nie ma na celu zebrania danych, dotyczących owego nowego sportu, a następnie wydania skończonego o nim studyum, jakiemiś nas już we wszystkich niemal innych kierunkach działalności ludzkiej obdarzył“.

„Tak i nie“ odpowiada Zola. Wiesz pan, że pracuję obecnie nad romansem „Paryż“, trzecią częścią mojej trylogii Lourdes, Rzym, Paryż. W Paryżu wprowadzam na widownię zachwianie się pewnej wielkiej firmy przemysłowej z powodu zmiany zwyczai i obyczai. Firma ta dla uniknięcia grożącej jej ruiny rozpoczyna fabrykacyę kół i samochodów. Naturalnie, że potrzebowałem do tego rozmaitych danych co do życia, organizacyi i pracy w fabrykach kół. Czerpałem z rozmaitych źródeł pożyteczne i ciekawe informacye, by jednak módz wniknąć w cały ruch kolarski, by zebrane notatki uzupełnić, a zarazem by zadowolić moją ciekawość jako cyklisty, zaprenumerowałem „Velo“, które też codziennie czytam z nadzwyczajnem zajęciem.

Zapytał dalej Reichel co Zola myśli o samochodach. Znakomity powieściopisarz sądzi, że samochody nie mają tego znaczenia co rowery. Samochód mniej się nadaje dla turysty; jest to środek komunikacyjny nabierający wielkiego znaczenia w ruchu handlowym. Na razie stanowi nieprzyjemny zapach nafty i brudzenie się przy ich użyciu przeszkodę, nie pozwalającą się samochodom silniej rozpowszechnić. W czasach jednak, kiedy elektryczność zastąpi każdą inną siłę, należy samochodom rokować nadzwyczajną przyszłość.

„Jaka to szkoda“, rzecze Reichel, „żeś pan nie postanowił napisać dzieła kolarskiego, tyle tu jest do powiedzenia. Przewroty, jakie z powodu jazdy kołowej dają się widzieć, są tak zajmujące, że. .

„Nie powiadam“, rzecze Zola „jakobym planu takiego nie miał. W tej chwili nie jestem jeszcze zdecydowany na napisanie romansu kolarskiego, uznaję jednak, iż dzieło takie byłoby pożytecznem i zajmującem. Ale sądzę, że chwila stosowna do napisania tej książki jeszcze nie nadeszła. Rewolucye, sprowadzone przez koło, jeszcze się nie skończyły. Trudno je już dzisiaj zanalizować, za wiele zaś na to trzeba odwagi, aby już dziś przepowiadać wpływy socyalne koła. Za jakie dwa trzy lata, kiedy „Paryż“ zostanie ukończony i wyjdzie z druku będziemy mogli mówić o ułożeniu romansu kolarsko-sportowego“.

„Zapewniam pana drogi mistrzu“: rzecze Reichel, „że dzieło to będzie miało kolosalne powodzenie, tak że obok niego zbledną pańskie inne chociaż tak znakomite prace“.

Zola: „Przyjmuję chętnie tę przepowiednię“.

Reichel: „Dla pańskiej osobistej sławy, i dla sławy „Velo“, sądzę bowiem, że „Velo“ będzie właśnie pismem powołanem do zamieszczenia takiego romansu Zoli“.

Zola: „Nie powiadam nie“. Równocześnie podniósł się Zola i powiada: „Teraz jednak wybaczy pan, że go pożegnam. Czeka na mnie właśnie młoda dama, przyjaciółka mojej rodziny, której

w lasku Verouillet mam udzielić pierwszych lekcyi jazdy na kole. A musisz pan wiedzieć, że ze mnie jest doskonały nauczyciel jazdy kołowej"



KORESPONDENCYE.

Wiedeń, 8. grudnia 1897.

Zarząd „Polskiego klubu cyklistów" urządził we środę 1. grudnia b. r. w sali restauracyjnej „Stowarz. kupieckiego" (I. Johannesgasse 4) wieczór inauguracyjny, połączony z koncertem wokalno-muzycznym. Zebranie miało charakter towarzyski i goście przysłuchiwali się koncertowi siedząc przy nakrytych stołach. Przyjaciół naszego sportu zebrało sią wielu, mimo agitacyi osób konserwatywnych, które uważają założony klub cyklistów jako zbyteczny nabytek dla Polonii wiedeńskiej. O potrzebie tegoż klubu najlepiej świadczy, że w jednym miesiącu istnienia towarzystwa zgłosiło się około trzydziestu członków, w ich liczbie kilka pań, a mamy nadzieję, że liczba ta do wiosny się podwoi. Część artystyczną wieczoru rozpoczął p. M. Fila odegrawszy na fortepianie Smitha „Fra Diavolo", następnie amatorka panna M. Dobrucka odśpiewała dwie ładne piosenki. Szczególną uwagę zwróciła deklamacya artystki nadwornego teatru panny M. Kasznicównej, która ze zrozumieniem wypowiedziała Gawalewicza „Sen Babuni" i drugi wiersz po niemiecku. Warszawiak p. Aust odegrał na skrzypcach Böhma „Gawot" i Wieniawskiego „Polonez" z wielkim talentem artystycznym. Dwa punkta programu odpadły z powodu odmówienia w ostatniej chwili amatorów, co było zdaje się przyczyną wyżej wymienionych nieprzychylnych agitacyi. Komitet zaprosił obecną na wieczorku pannę Mikocką, ukończoną uczennicę konserwatoryum wiedeńskiego, która ku powszechnemu zadowoleniu deklamowała dwa wiersze.

Następnie odbyła się wspólna biesiada, podczas której przemawiali dwaj reprezentanci ruskiego stowarzyszenia akademickiego „Sicz", tym zaś odpowiedział i podziękował za przybycie adwokat Dr. Mikocki. Licznie wzieli także udział w wieczorze członkowie akademickiego stowarzyszenia „Ognisko". Młodzież następnie zabawiała się do późnej nocy improwizowanymi tańcami.

W poniedziałek dnia 7. grudnia odbyła się „Akademia kolarska" (Radfahrer-Akademie des B. d. R. Oe.") pod protektoratem hrabiny Kiellmanseggowej żony namiestnika N. Austryi. Sala „Zofii" była przepełnioną i udział w produkcyach brało kilkanaście stowarzyszeń kolarskich. Na zakończenie odbyła się komiczna pantomina, gdzie naturalnie bohaterami byli cykliści

W roku przyszłym z powodu jubileuszu cesarskiego i wystawy jubileuszowej we Wiedniu odbędzie się tutaj wyścig o mistrzowstwo światowe. Zjazd cyklistów będzie zatem kolosalny, wielu amerykańskich i angielskich wyścigowców zgłosiło już swój współudział. Termin wyścigów wyznaczony jest na wrzesień 1898 roku.

W. Krzepowski, sekretarz P. K. C.



Nowe patenta.

Udzielone przez Biuro patentowe Dagoberta Timara, NW. Berlin Luisenstrasse 27—28.

(Nasi prenumeratorowie zasięgać mogą w tem biurze bezpłatnie wszelkich informacyi co do patentów, nowych wynalazków i t. p.)

Klasa 63.

R. 95728. Kordy z przyrządem do zmiany ich długości. — C. Meier, Neu Ruppin.

95729. Zamek do kół. E. Franzke, Hannower.

C. 6617. Dzwono drewniane do rowerów i innych pojazdów. — A. G. für Metall & Holzindustrie, Berlin Mainzerstrasse 23.

H. 18307. Umocowanie podkładki hamulcowej. — Edw. Spencer Hall, Nowy York.

B. 21166. Przyrząd do umocowania kierownicy. — Hans Benndorf, Drezno.

H. 17131. Siodło, z poruszalnemi około osi skrzydłami. — Ernst Hettich, Freisburg i Breisgau.

B. 20200. Przenośnia z kół zębatych działająca na tylne koło. — William Lorenzo Brown, Edynburg.

B. 19476. Rączka kierownicy do przesuwania. — Ten sam.

M. 13971. Wentyl do pneumatyków z klinowem zamknięciem. — Jul. Mohs, Brandenburg a/H

K. 14582. Hamulec działający przez wsteczne stąpanie. -- Nicholas Wallerich, Torth North.

St. 5039. Elastyczny obręcz z sprężystem dzwonem. — Max Stern, Kolonia.

F. 9687. Przyrząd do zmiany przenośni u kół. — S. Frank, Frankfurt n. M.

C. 6603. Przyrząd poruszający do kół. — Morris Carswell jun., Glasgow.

S 10427. Nowe siodło. William Sanford Smith, Toronto.

W. 12570. Koło towarzyskie z obok siebie leżącemi siedzeniami. William Frederic Williams, Londyn.

Nowe wynalazki.

Jednym ze zwracających na siebie uwagę nowych wynalazków w dziedzinie budowy ram, jest rama z odbojem pneumatycznym (Luftpuffer-Rahmen) „Hygieia", Janssena i Ski w Chemnitz. Rama ta zaopatrzona jest na trzonie górnych tylnych widełek w system wchodzących w siebie rur, w których łączy się sprężystość zamkniętego powietrza z stalową spiralną sprężyną i daje „resor" podnoszący sprężystość obręczy pneumatycznych (jak twierdzi wynalazca) o 300—500%.

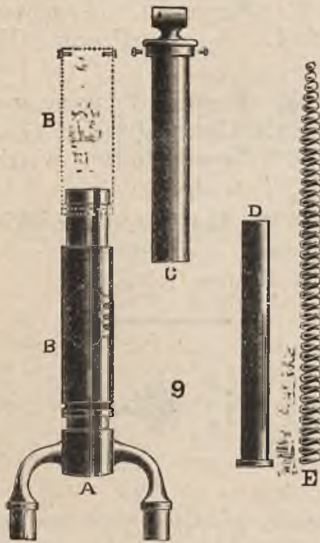


Jakkolwiekby się nam cyfra ta wydała przesadna, to przecież nie ulega wątpliwości, iż wstrząśnienia, jakie się jeszcze obecnie podczas jazdy na zwykłej ramie odczuwało, zredukowane będą do minimum.

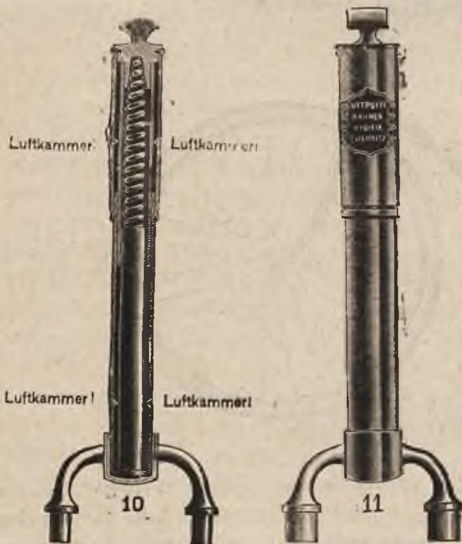
Próby zastosowania ram sprężynowych (springframe) sięgają już lat dziesiątka, a ktokolwiek miał sposobność spróbować jazdy na takiem kole, dziwić się musiał, że fabryki wogóle z tego cudownego wynalazku nie chcą korzystać. Na przeszkodzie tu stawał zbyt skomplikowany system zawiasek, sprężyn i sprężynek ulegających nadto łatwo pęknięciu, w niektórych systemach dość znaczne zwiększenie ciężaru maszyny, chwianie się ramy i inne okoliczności, tak, iż fabrykanci, mimo niezaprzeczonych zalet ram sprężynowych, nie mogli się odważyć na ich użycie.

Nowa rama z pneumatycznym odbojem rozwiązuje bardzo dowcipnie kwestyę budowy ram sprężynowych, a raczej ram sprężystych, ma bowiem wszelkie zalety swoich poprzedników nie mając ich wad.

Odbój ów pneumatyczny składa się z pięciu części, a to: (fig. 9) rury głównej A i poru-



szalnego na niej walca B. Do walca A wkłada się walec D, do niego wchodzi sprężyna E i zamyka się zamkniętym u góry walcem C. — Wreszcie podsuwa się walec B do góry i umocowuje się go u góry dwiema śrubkami do walca C. Fig. 10 przedstawia ten przyrząd w przecięciu a fig. 11 wygląd tego przyrządu złożonego



do użycia. Jak widać z rysunków przyrząd ten jest zupełnie prosty i bardzo silny, a przytem nie zmienia wcale wyglądu koła. Tworzy on 3 komory powietrzne, które odbijają uderzenia kół, a nadto spoczywa ciężar jeźdźca na sprężynie.

Naturalnie że obie pary widełek tylnego koła są ze sobą i z resztą ramy połączone na zawiaskach, które jakkolwiek bardzo dokładnie i silnie są zbudowane, to przecież mogą stanowić jedyną słabszą stronę tej zresztą znakomicie obmyślanej ramy.

Podobno już blisko 30 fabryk niemieckich buduje na ten rok koła z pneumatycznym odbojem, będziemy tedy mieli sposobność przekonać się o doniosłości tego wynalazku.

K. Hemerling.



Stanley-Show.

Dnia 19. listopada otwartą została po raz 21. wystawa Stanleyowska, z taką niecierpliwością zawsze oczekiwana przez wszystkich, którzy są ciekawi na nowe zdobycze techniki w dziedzinie cyklistyki.

Jak już od lat kilku, tak i w tym roku nie przyniosła ta wystawa jakichś epokowych wynalazków i w obec stopnia, na jakim dziś stoi budowa kół, trudnoby się ich było spodziewać. W budowie kół odgrywa dziś rolę chyba moda, która sprowadza pewne drobne zmiany w maszynie, a zresztą wynalazki nowe ograniczają się przeważnie do rozmaitych drobiazgów mniejszej wagi.

Przynosi tedy i ta wystawa nowości, które muszą zainteresować fachowców, jak np. połączenie ram bez lutowania, wprowadzone przez firmę Humber. Robiono już w tym kierunku niejednokrotnie próby — ale tamte jakoś się nie przyjęły dotychczas, tymczasem wprowadzone obecnie przez Humbera łączenie rur ma tę wielka zaletę, że jest od lutowania tańszem, a przecież wedle wszelkiego prawdopodobieństwa silniejszem i pewniejszem aniżeli lutowanie. Nie idzie za tem, by ten wynalazek miał jakiś nadzwyczajny wpływ na targ kół wywrzeć i by się zaraz miały go fabryki chwytać, ale nie można mu w każdym razie odmówić przyszłości, a przynajmniej praktyczności.

Znachodzimy też liczne koła amerykańskie bezłańcuchowe zaopatrzone w przenośnie trybowe, podobne do systemu „Acatène". Wystawiają takie koła przedewszystkiem Pope-Mfg. Co. i Whestern Wheel Works. Nowość to także, która na razie nie ma wielkiej przyszłości przynajmniej na zbliżający się sezon, jużto z powodu wygórowanych cen, już to z powodu, że kół tych jeszcze należycie nie wypróbowano a i teorya nie powiada jeszcze w tym kierunku nic pewnego.

Do dalszych ciekawszych nowości należy rama, której wysokość da się zmieniać. a to w ten sposób, że górne ramiona ramy są wysu-

walne na kształt teleskopu. Wynalazkowi temu nie można też odmówić pewnych zalet, a mianowicie, że zbędna wówczas jest przesuwalna podstawka pod siodło i że taka rama odpowiadałaby zasadom najsilniejszej budowy o ileby samo łączenie tych wysuwalnych ramion nie osłabiało budowy. Dalej wystawiona również przez firmę Humber korba, której długość da się zmieniać.

Widzimy prócz tego kilka nowości w zestawieniu łożysk i to tak w łożysku korbowem jak i w łożyskach obu kół. — „Whippet-Syndicate“ wprowadza starą myśl, mianowicie uwolnienie korby od ruchu przy zjeżdżaniu z góry. Myśl ta miała zastosowanie jeszcze przy starym systemie kół „Star“ (wysokie koło, z małem kółkiem sterowem) nie mogła jednak wejść w życie, z powodu swoich stron ujemnych, traci się bowiem przy tym systemie panowanie nad maszyną w licznych wypadkach, gdzie ono jest koniecznem.

W ogóle wzięło w wystawie tej udział 350 wystawców z liczbą około 2500 kół, więcej bowiem hala rolnicza pomieścić nie mogła.

Ciekawsze szczegóły podamy w następnych numerach.



Pogadanki techniczne.

(Ciąg dalszy).

Wybór odpowiedniej przenośni przy kole, na którem mamy jeździć jest kwestją wielkiej wagi. Wchodzą tu w grę niezmienne prawidła fizyki, jasnem jest przeto, że przy użyciu tej samej siły potrzeba dla obrócenia koła o przenośni 120" dwa razy tyle czasu co do obrócenia koła o przenośni 60. Gdybyśmy zaś chcieli obrót ten zrobić w tym samym czasie tedy potrzebną będzie do obrotu koła o przenośni 120 podwójna siła, aniżeli do koła o przenośni 60.

Tak więc przy wyborze przenośni zwracać się musi uwagę na siły fizyczne jeźdźca, powtóre zaś na użytek dla jakiego służyć ma dane koło. Na terenie równym i gładkim, na torze wyścigowym i w ogóle tam, gdzie jazda nie spotyka się z przeszkodami, użytą być może z korzyścią dla jeźdźca silnie zbudowanego wyższa przenośnia (70 - 80), natomiast wycieczkowcy, zmuszeni często zwalczać górzystość terenu, ludzie słabszej konstytucyi, damy, zadowolić się muszą przenośnią niższą (60—70).

Dla ułatwienia w obliczeniu przenośni podajemy tu gotowe tabelki:

Tabelka przenośni I.
Dla tylnego koła 26 cali ang.

		Ilość zębów na tylnem kole zębatem				
		7	8	9	10	11
Ilość zębów na kole korbowem	14	52	$45^{1}/_{2}$	$40^{4}/_{9}$	$36^{2}/_{3}$	$33^{1}/_{11}$
	15	$55^{5}/_{7}$	$48^{3}/_{4}$	$43^{1}/_{2}$	39	$35^{5}/_{11}$
	16	$59^{3}/_{7}$	52	$46^{2}/_{9}$	$41^{1}/_{5}$	$37^{9}/_{11}$
	17	$63^{1}/_{7}$	$55^{1}/_{4}$	$49^{1}/_{9}$	$44^{1}/_{5}$	$40^{2}/_{11}$
	18	$66^{6}/_{7}$	$58^{1}/_{2}$	52	$46^{4}/_{5}$	$42^{6}/_{11}$
	19	$70^{4}/_{7}$	$61^{3}/_{4}$	$54^{8}/_{9}$	$49^{2}/_{5}$	$44^{10}/_{11}$
	20	$74^{2}/_{7}$	65	$57^{7}/_{9}$	52	$47^{3}/_{11}$
	21	78	$68^{1}/_{4}$	$60^{2}/_{3}$	$54^{3}/_{5}$	$49^{7}/_{11}$
	22	$81^{5}/_{7}$	$71^{1}/_{2}$	$63^{5}/_{9}$	$57^{1}/_{5}$	52
	23	$85^{3}/_{7}$	$74^{3}/_{4}$	$66^{4}/_{9}$	$59^{4}/_{5}$	$54^{4}/_{11}$
	24	$89^{1}/_{7}$	78	$69^{1}/_{3}$	$62^{2}/_{5}$	$56^{8}/_{11}$

(C. d. n.).



Budowa toru
lwowskiego Klubu cyklistów.
Teoretyczne zasady budowy toru dla wyścigów kołowych.

Napisał

JR. MAKSYMILIAN HUBER

(przedrukowane z „Czasopisma technicznego“).

V.

(Dokończenie).

Powstałą z zaokrąglenia zmianę wysokości w punkcie załamania $\triangle h$ i odległość t na jaką zaokrąglenie sięga, obliczyć łatwo z przybliżonych wzorów wynikających z fig. 9):

$$\left.\begin{aligned} t &= \frac{1}{2}\varrho_1 \operatorname{tg}\varepsilon \\ \Delta h &= \frac{1}{8}\varrho_1 \operatorname{tg}^2\varepsilon \end{aligned}\right\} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 21)$$

Uwzględniając wzory 19) i biorąc $\varrho_1 = 32\ m$ otrzymamy dla ε_1

$$\left.\begin{aligned} t_1 &= 16k \\ \Delta h_1 &= 2k^2 \end{aligned}\right\} \quad . \quad . \quad . \quad . \quad . \quad 21\ a)$$

zaś dla ε_2

$$\left.\begin{aligned} t_2 &= 16\,\frac{k}{f}\cos\gamma \\ \triangle h_2 &= 2\left(\frac{k}{f}\cos\gamma\right)^2 \end{aligned}\right\} \quad . \quad . \quad . \quad 21\,b)$$

przyczem $f = 1 + \frac{sl}{2a^2}$.

Wreszcie zauważyć można, że całkowita korekcya powierzchni toru wywołana przez zaokrąglenie załamań zajmować będzie przestrzeń na fig 2) kreskowaniem uwidocznioną.

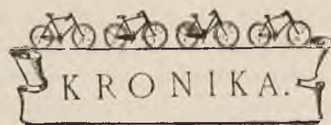
Przykład liczebny. Dla tego samego co w ustępie IV) przykładu t. j. dla lwowskiego toru obliczyłem przy użyciu tabeli II) i IV), tudzież wzorów 17) i 18) wszystkie do wytyczenia przydatne wielkości. Rezultaty podaje tabela V), już z uwzględnieniem przechyłki toru w prostej, przyjętej dla odwodnienia na 2,5% i zaokrągleniem załamań. przyczem wypadło z wzorów 19) i 21) $\operatorname{tg}\varepsilon = k = 0{,}0745$, a $\operatorname{tg}\varepsilon_2 = 0{,}0587$; $t_1 = 1{,}92m$, $t_2 = 0{,}94m$; $\triangle h_1 = +0{,}011m$, $\triangle h_2 = 0{,}007m$, a więc nadzwyczaj małe.

TABELA V.

x	y	ξ	η	x_1	y_1	h	σ*)
metrów							%
Dla prostej						0,17	2,50
0,000	0,000	—	—	0,000	0,000	0,17	2,50
2,270	0,002	—	—	2,280	0,000	0,18	2,65
0,000	0,000	—	—	0.000	0,000	0,17	2,50
3,356	0,006	—	—	3,389	0,006	0,25	3,76
6,712	0,045	—	—	6,845	0,046	0.50	7,52
10,068	0,151	—	—	10,368	0.158	0,75	11,28
13 424	0,358	6,712	83,992	13,956	0,380	1,00	15,04
16,780	0,702	8,390	67,297	17,612	0,754	1,25	18.80
20.137	1.217	10,068	56,238	21,334	1,325	1,50	22,56
23,493	1,944	11,746	48,427	25.122	2,147	1,75	26.32
26,8[illegible]9	2,930	13,424	42,675	28,977	3.280	2,00	30,08
30,205	4,233	15,102	38,328	32,898	4.803	2.25	33 83
33,561	5.936	16,780	35,000	36;886	2,827	2,49	37,44
Dla łuku						2,50	37,59

*) $\sigma = 100 \operatorname{tg}\beta$.





— Z dzisiejszym numerem kończymy rok 1897, a rok trzeci naszego wydawnictwa. Mimo to nie możemy być zadowoleni ze stanu interesów wydawnictwa i zawsze skarżyć się musimy na brak poparcia moralnego jak i materyalnego.

Wielu jeszcze czytelników zalega z prenumeratą, a mając z końcem roku znaczniejsze jak zwykle wydatki, prosimy usilnie o wyrównanie zaległości i nadsyłanie prenumeraty na r. 1898.

— „Towarzystwo łyżwiarskie“ porozumiawszy się z Wydziałem „Akademickiego Klubu Cyklistów we Lwowie“, wydaje dla członków tego ostatniego klubu karty uczestnictwa za połowę ceny tzn. za 4 złr. od osoby. Karty te ważne są na cały sezon ślizgawkowy i na wszelkie uroczystości, zabawy, festyny itd. na stawach panieńskich w tym roku urządzić się mające. Każdy jednak chcący taką kartę nabyć, musi się wykazać przed Zarządem „Tow. łyżwiarskiego“, kartą legitymacyjną, że jest członkiem „Akadem. Klubu Cyklistów we Lwowie“. Zreszta bliższych wyjaśnień udziela się w lokalu „Akad. klubu Cyklistów we Lwowie“ przy ul. Zimorowicza l. 18 parter, codziennie od 12 - 1 w południe i od 6—7 wieczór.

Za Akademicki klub Cyklistów we Lwowie

Paweł Rogalski — sekretarz. *Zdzisław Słuszkiewicz* — prezes.

— Porucznik Fritz Rauss znany z toru wyścigowego sympatyczny jeździec wszedł w związki małżeńskie z panną E Gołąbówną córką znanego budowniczego i obywatela m. Lwowa p. Andrzeja Gołąba. — Szczęść Boże młodej parze!

— Z Kalisza. W ubiegłą środę lokal klubowy po raz pierwszy otwarty został dla zabawy towarzyskiej, tak zwanej „kawka“ tańcującą, która musiała widocznie jeszcze od roku zeszłego pozostać we wdzięcznej pamięci pięknych kaliszanek, kiedy stawiły się na nią w liczbie nadspodziewanie pokaźnej.

Na kawce owej po raz pierwszy także otwarty został nowo-przybudowany w r. b. do sali klubowej lokal, składający się z sali jadalnej i gabinetu dla dam. Lokal ten, bez którego na zabawach, dawniej urządzanych, panowała ciasnota i niewygoda, szczególniej przy kolacyi, zbudowany został i ofiarowany Towarzystwu, dzięki hojności prezesa T-wa p. Emila Repphana.

Tańce rozpoczęły się o godzinie 9 wieczorem. Podczas kolacyi, zastawionej już w nowej sali jadalnej, przy stosownem przemówieniu wiceprezesa Jastrzębskiego, zdjęte zostało płótno, pokrywające obraz na ścianie, i oczom obecnych okazał się duży i piękny portret szanownego prezesa, pędzla bawiącego w Kaliszu artysty-malarza p. Pstrokońskiego. Portret ten będzie odtąd zdobił jadalnię, jako słaby wyraz wdzięczności członków, pragnących chociaż tym sposobem upamiętnić bogatą w pożyteczne owoce działalność swojego prezesa.

Kolacya z tego powodu okraszoną była wielu przemowami, tańce zaś z niesłabnącą na chwilę werwą trwały do porannej „kawki".

— Arcyksiężniczka Elżbieta, 14-letnia córka Arcyks. Stefanii nauczyła się w ostatnich tygodniach jazdy na kole.

— W Lincu otwarty został zimowy tor, który jest własnością kupca Jaxa.

— W Styryi, zbudowane zostaną wzdłuż gościńców rządowych 1 m. szerokie drogi dla cyklistów. Budowa rozpocznie się najpierw w kierunku południowym od Gracu. Żwiru dostarczą osoby prywatne — budowy zaś dokona Skarb państwa. W Gracu istnieją już takie drogi po obu stronach brukowanych ulic. Szczęśliwy to kraj ta Styrya dla cyklistów, nie ma tam bowiem żadnych numerów, żadnych opłat, żadnych egzaminów, a sam Grac liczy około 5,000 cyklistów.

— Match Jacquelin — Tom Linton 28. z. m. na 1 i 5 km. przyniósł znów zwycięstwo Jacquelinowi. Czasy 1 : 12 3/5. 6 : 02 3/5.

— 100 kilometrowy światowy rekord wynosił z końcem 1893 r. 2 : 41 : 56, a zmniejszył się z końcem r. 1894 na 2 : 20 : 35, r. 1895 na 2 : 15 : 51 3/5. r. 1896 na 2 : 10 : 31 1/5, r. 1897 na 1 : 59 : 47 1/5 (Palmer).

— W Nowym Yorku odbyły się 25. zm. wyścigi na torze w Madison Square Gardem wobec 12,000 publiczności. Punktem kulminacyjnym był match Michaela z Strarbruckiem na 25 mil ang., w którym zwyciężył Michael w 50 : 29 · 5. Każdy z współzawodników miał do prowadzenia 16 tandemów. Między publicznością obecni byli europejscy wyścigowcy Gougoltz, Lamberjack, Taylor, Stephane i Maurice. Wybierają się tam jeszcze Lehr, Käser i Anglik Chase.

— Michael bawiący obecnie w Ameryce wyzwał wszystkich jeźdźców świata na match 25 mil ang. Stawka nie niżej 10,000 nie wyżej 25,000 franków. Chase przyjął wyzwanie pozostawiając „małemu" oznaczenie stawki i przestrzeni od 1—25 mil.

— Włoscy i angielscy wyścigowcy Singrossi, Mosconi, Gascoyne, Robertson i inni zbierają obecnie laury w Oranie (Algier). Tymczasem Francuzi Gougoltz, Lamberjack, Stéphane, Taylor i Maurice bawią obecnie w Ameryce.

Lwowski Klub Cyklistów.



Prezes: Dr. Jan hr. Drohojowski, ul. Kraszewskiego 15.

Sekretarz: Mieczysław Kowalski ul. Marka l. 8.

Skarbnik: Józef Romaszkan ul. Kraszewskiego 23.

Redaktor wiadomości klubowych: Juliusz Reiner ul. Kurkowa l. 5.

Rendez-vous klubowe: Kawiarnia Schneidra, ul. Akademicka.

Na mglistem tle projektów rysują się coraz wyraźniej kształty dwu nowych organizacyi, jakie zamierzył Wydział L. K. C. powołać do życia: *„Związek Towarzystw Cyklistów"* i *„Koło wyścigowców"* ongiś fantazmagorye — zaprzątające jedynie głowy zapaleńców — wchodzą w fazę realną z uchwałami ostatniego posiedzenia z dnia 11. b. m.

Śmiało podejmując inicyatywę, nie zapoznaje Wydział trudności, jakie jeszcze należy pokonać. W dalszych pracach pragnie się oprzeć na uchwałach ankiety delegatów polskich Stowarzyszeń cyklistycznych, zapraszając je do wzięcia udziału w projektowanym zjeździe we Lwowie.

Z równą energią krząta się komisya sportowa około opracowania regulaminu „Koła wyścigowców", wzorowanego na zasadach wspólnej organizacyi, nie pozbawionej wszakże charakteru pewnej samodzielności, i służących jej za podstawę osobnych urządzeń.

Korzystając z wyjazdu por. Pohla do Pragi, upoważnił go Wydział do pertraktowania z czeskimi klubami w sprawie projektowanej jazdy rozstawnej między Pragą a Lwowem.

Inżynierowie Szeliga Łyszkiewicz i Zygmunt Pszorn przesłali na ręce Prezesa klubu dra Jana hr. Drohojowskiego akitowany rachunek za asfaltowanie toru, z prośbą o przyjęcie należytości w kwocie około zł. 300 jako daru na rzecz L. K. C.

Wydział uważa sobie za miły obowiązek złożyć wymienionym ofiarodawcom z tego miejsca publiczne podziękowanie.

Wspólny opłatek członków L. K. C. odbędzie się dnia 22. bm. Szczegóły co do czasu i miejsca podadzą dzienniki miejscowe.

Juliusz Reiner
redaktor wiadomości klubowych.

LITERATURA.

„Radlerei“ wspaniałe dzieło wydane przez Wied. K. C. „Künstlerhaus“ obejmujące 41 artystycznie wykonanych kartonów, do których ułożyli tekst Rabis i Seidl, jest do nabycia w księgarni Schallehna i Wollbrücka we Wiedniu XIV/2 Schwenderg. 59, a przystępnem jest ono nawet dla mniej zamożnych, gdyż księgarnia daje je bez wszelkiego podwyższania ceny (6 złr.) także na spłaty miesięczne po 1 złr.

Uważamy za zbędne rozpisywać się tu nad świetnością dzieła i nadzwyczaj starannem wydawnictwem, które zeń robią tak stosowny przedmiot na podarek i zastanawiać się nad wspaniałemi ilustracyami, w których łączy się humor i artystyczne wykonanie.

Ktokolwiek miał sposobność choćby pobieżnie spojrzeć na to dzieło, z pewnością przyszła mu chęć je posiąść. Trudno pomyśleć o stosowniejszym podarku świątecznym dla cyklistek, toż uwolni to może niejednego od łamania sobie głowy nad wyszukaniem podarku.

⁎ Nadesłane ⁎

Ponieważ powody, które nas do wystąpienia z Lwowskiego Klubu Cyklistów skłoniły, nie wszystkim są znane, pragniemy by krok nasz fałszywie tłómaczonym nie był i dla tego prosimy o zamieszczenie następującego pisma, które do Wydziału Lwowskiego klubu Cyklistów wystosowaliśmy:

Świetny Wydziale!

Wobec tego, że kara na pp. Strzeleckiego, T. Gustowicza i towarzyszy przez Wydział nałożona była naszem zdaniem za ostrą i niesprawiedliwą, a nasza prośba o darowanie kary na Walnem Zgromadzeniu z dnia 7. listopada 1896 nie została uwzględnioną, zgłaszamy nasze wystąpienie z Lwowskiego Klubu Cyklistów

Lwów, dnia 18. listopada 1897.

Konrad Łoziński, Aleksander Turzański, Witold Łoziński, Eustachy Br. Brunicki, Tadeusz Małisz, Aleksander Udrycki, Grzegorz Ziembicki.

P. T. Koledzy sportowi, którzy chcieliby przystąpić do „Warszawskiego Towarzystwa Cyklistów“ jako członkowie prowincyonalni (zamiejscowi) raczą zgłosić się osobiście, lub pisemnie u podpisanego **ul. Ossolinskich l. II, drzwi nr. 20 II. piętro,** gdzie przyjmuję wpisy i udzielam bliższych wskazówek

Wiktor Krobicki
Konsul W. T. C. na miasto Lwow.

Tandem lekki drogowy, w należszym stanie (przednie siedzenie także dla damy) do sprzedania **za cenę 160 złr.** *Zygm. Jauszewski*, Jagielnica.

Drukiem Z. Golloba Lwów, Ossolińskich 15. Wydawca i odpow. redaktor Kazimierz Hemerling.